

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO

NASIF ESTEFANO PRIMERO EN MENDOZA

(pág. 8)

TRIUNFO STEWART EN MONACO

(pág. 15)

JIM CLARK: EL ESCOCES VOLADOR

(pág. 18)

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA



grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretaria Técnica: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España); HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



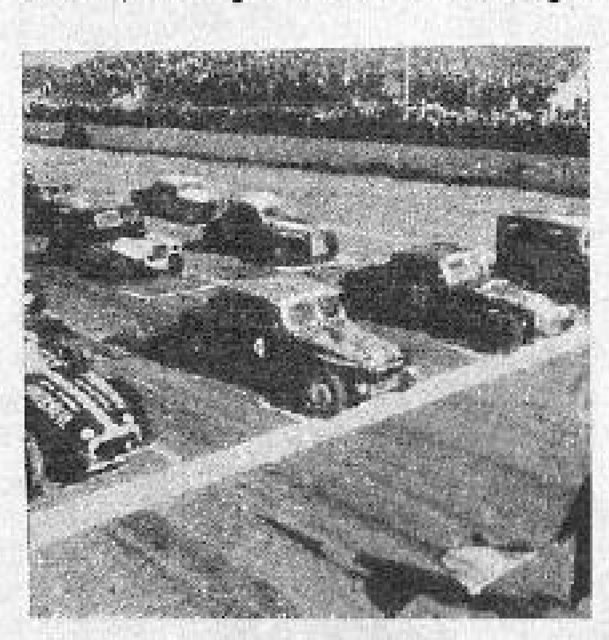
En estos momentos se está corriendo la segunda etapa del Gran Premio del Noroeste. Nos es imposible, por lo tanto, cubrir esa información sobre la marcha, como ocurre con las habituales competencias de los domingos. No obstante, queremos estar junto al lector mientras sigue el desarrollo de la prueba, contándole algunas "corsas" sobre esta simpática categoría Turismo o Turismo Mejorado, o como el destino apadrinador decida llamarla en el futuro (pág. 4). Por supuesto, en una familia tan abundantosa y democrática no podían faltar querellas y refunfuños: los chicos se amotinan y protestan airados (pág. 7). Y ahora hablemos de los grandotes: el TC nos acerca esta semana a uno de sus hombres más fuertes, Rolo Alzaga, entusiasta e inteligente deportista que llega con opiniones de bastante peso m/n. (pág. 11). No hablaré del resto para no caer en el terreno de lo fastuoso, sólo quiero recomendarles el chasis Cooper que cabalgará Maserati (pág. 12) y la ajusticiada y enjuiciada Sección Confidencial (pág. 27).

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA en el AUTODROMO (29 de mayo). — Este es un anuncio con salvedades, pues al cierre de esta edición aún no había terminado la discusión sobre si se realizaría o no. Esta carrera debía organizarla primitivamente la Asociación Cordobesa de Volantes, pero desistió transfiriéndole la fecha a Rafaela. Allí tampoco se pudo encarar el lanzamiento de la competencia por no estar terminadas las obras del autódromo local. Entonces se hizo cargo del asunto el Auto Moto Club de Carlos Paz, con la intención de organizar la prueba en el Autódromo de Buenos Aires, a beneficio del Hogar Policial y con puntaje para el Campeonato YPF. Recomendamos a los lectores confirmar durante la semana preguntando a la Comisión Deportiva Automovilística, 83-2456, o a nuestra Redacción, 31-1431. De realizarse la carrera, será transmitida, como siempre, por el equipo de Carburando en Deportes, dirigido por Rouco y González Longhi, con emisiones por Radio Rivadavia. El programa inicial, preparado por el representante de los organizadores, Alcides Raies, contempla dos series de 12 vueltas, un repechaje a 6 y la final a 20 vueltas del circuito número 1.

ULTIMO MOMENTO: La C. D. A., inamovible, mantuvo su intransigencia hasta la hora de nuestro cierre. Por lo tanto, es prácticamente imposible que tengamos TC el domingo.



KARTING en MONTE GRANDE (29 de mayo). — Las reuniones en el Kartódromo de Monte Grande, sito en Av. Antártida y Austria, están atrayendo una buena cantidad de público. El manifiesto interés despertado en estas competencias, que se disputan sobre el circuito Nº 2 de 280 m, y que reúnen a un grupo de entusiastas de la mecánica en miniatura que brindan el espectáculo que ellos mismos fiscalizan a través de la Asociación de Corredores de Karting. Entre ellos, se encuentra Alfredo Picquart, de destacada actuación en las últimas competencias. Se disputarán tres series de 15 vueltas cada una y un repechaje a 10 vueltas. La final se correrá a 30 vueltas. La reunión comenzará a las 14 horas.

REGULARIDAD en SANTOS LUGARES (29 de mayo): La Asociación Cooperadora Jardín de Infantes Nº 3, de Tres Arroyos, organiza una competencia para tercera categoría con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. El recorrido se desarrollará entre Tres de Febrero, Av. Gral. Paz, Ruta 3, Monte y regreso al punto de largada, sito en Almafuerte y Del Pacífico en Santos Lugares. La competencia se iniciará a las 8.

—En VILLA BOSCH (29 de mayo). El Club Argentino de Regularidad se encargará de la fiscalización de una competencia para tercera categoría a disputarse entre Villa Bosch, Ruta 8, San Antonio de Areco y regreso, con la organización de la Asociación Cooperadora Policial de Villa Bosch. La largada se efectuará en Segundo Sombra 333 de Villa Bosch, a las 8.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

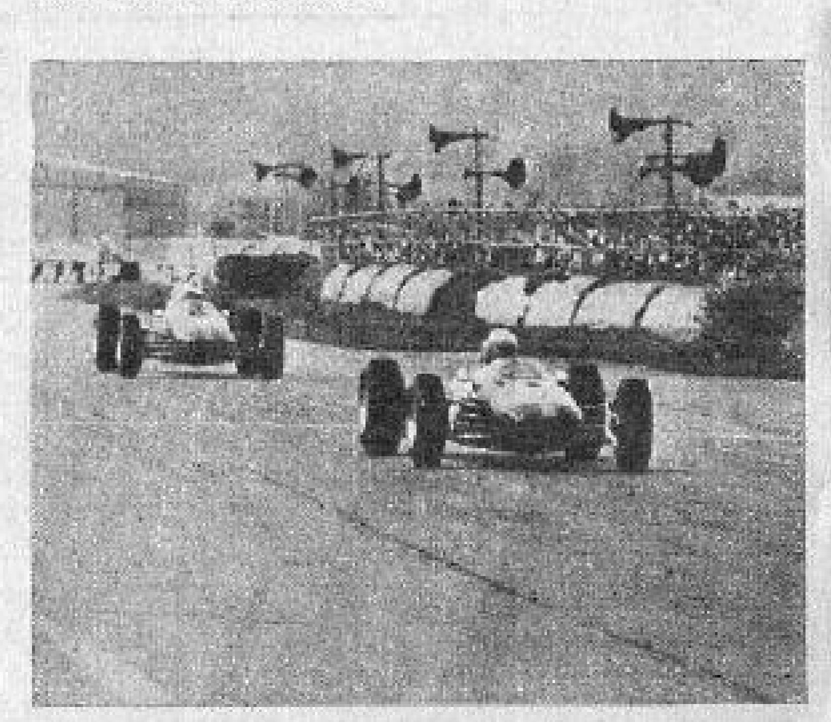
FORMULA CHAMPIONSHIP en INDIANAPOLIS (30 de mayo). — El Memorial Day se celebra en los Estados Unidos todos los 30 de mayo en recordación a los caídos en la guerra. Una de las características de esta fiesta, es la de recordar a los americanos del norte que en su extenso país existe algo más que ciudades atiborradas de edificios y humos, lo que los decide a dedicar el día a recorrer la campiña, organizar multitudinarios pic-nics, y divertirse codo a codo, tal como si estuvieran en las ciudades, pero sin paredes de por medio. Entre tanto esparcimiento, unos trescientos mil ciudadanos eligen reunirse alrededor de un óvalo, en donde una serie de enloquecidos giran en automóviles especiales a más de 300 kilómetros por hora de velocidad. Esto ocurre en Indianápolis todos los años y viene a conformar la más importante prueba del programa automovilístico de los Estados Unidos. Para quienes quieran antecedentes y anécdotas sobre las 500 Millas de Indianápolis, les recomendamos el número 66 de Parabrisas mensual, en estos momentos en venta en los quioscos. Para los que pretenden imaginar lo que será la prueba de este año, en este ejemplar encontrará una nota gráfica. Y para los que gusten seguir la fiesta del 30, les recomendamos leer el Nº 7 de CORSA, en el que presentaremos una nota especial.



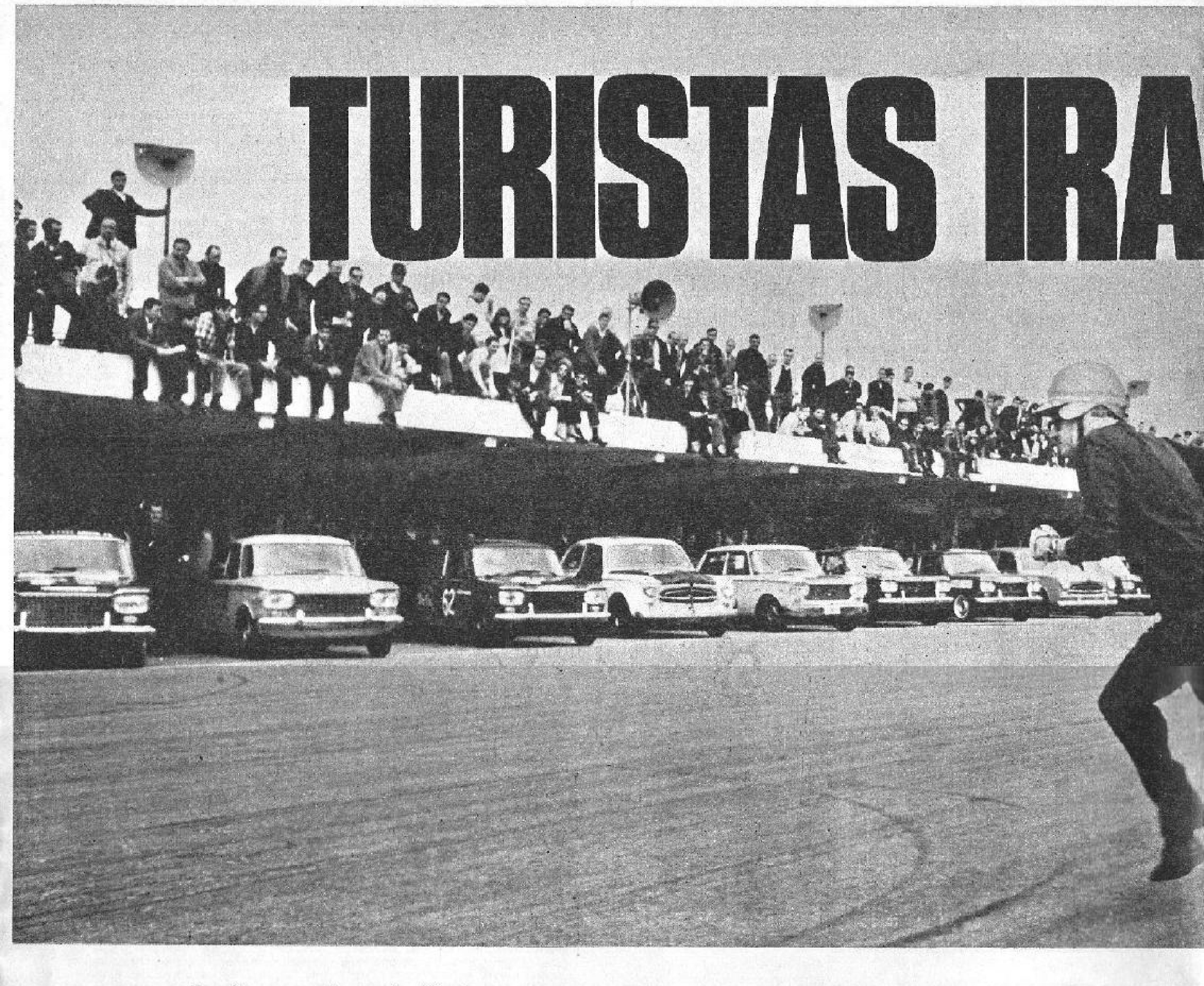
TURISMO Y GRAN TURISMO en GRECIA (26 al 29 de mayo): Nuevamente Grecia tendrá actividad automovilística durante cuatro días con esta nueva versión del Rallye del Acrópolis, que tanto interés despierta en la zona del mar Egeo. Los triunfos de los Mercedes y Volvo, en los últimos años, han abierto los ojos a las principales fábricas del mundo, que lanzarán a los mejores conductores de sus equipos a la conquista del triunfo en tan importante competencia. Esta es la sexta del Campeonato Europeo de rallies, y en ella cada uno de los dos grupos participantes recibirá 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto para los seis primeros clasificados. En cada caso el piloto y el navegante se les asignará la totalidad del puntaje. También se otorgarán puntos por la clasificación de cada una de las divisiones de los grupos, en caso de haber más de diez participantes en cada división. Las divisiones de Turismo son la I (hasta 1.000 cm^3), II (1.001 a 1.600 cm^3), III (1.601 a 2.500 cm^3) y IV (más de 2.500 cm^3). En cuanto a las de Gran Turismo corresponden la división I (hasta 1.300 cm^3), II (1.301 a 2.000 cm^3) y III más de 2.000 cm^3).

FORMULA DOS, SPORT, GRAN TURISMO Y TURISMO en INGLATERRA (30 de mayo). — En Inglaterra las competencias se disputan los sábados o los lunes según la clásica tradición inglesa de no realizar actividad los domingos. Esta vez se realizará una competencia el lunes en el circuito de Crystal Palace, donde esperan contar con la participación de muchos ases continentales de las Fórmulas Dos, Sport, Gran Turismo y Turismo.

FORMULA DOS en ITALIA (29 de mayo). — El Gran Premio de Roma para automóviles de Fórmula Dos contará este año con los mejores de la fórmula. Allí los Brabham-Honda (foto), Brabham-Cosworth, Matra-BRM, Matra-Cosworth, Brabham-BRM y otras yerbas franco-británicas tendrán un nuevo rival de origen itálico: el De Sanctis. Brabham irá con todo para repetir sus victorias, pero los Matra demostraron que son capaces de darle un dolor de cabeza.



TURISTAS IRA



Se llama categoría Turismo, pero allí lo único que importa es la velocidad máxima en el menor tiempo. Tiene su historia, sus anécdotas, sus pasiones. Hablemos de todo ello

De pronto, los Porsche Spyder que trajo Juhan a la Argentina dejaron de sonar. La Maserati de Bonomi quedó guardada en un taller. Los Healey y los Delahaye se pusieron viejos. Las veteranas Cisitalia ya resoplaban muy espaciadamente. Y la Ferrari "cuatro y medio" de Najurieta, francamente, no daba más.

Con estas muertes lamentables, empezó a nacer el Turismo Mejorado. La muchachada joven de hace diez años corría en Sport por el solo hecho de correr, sin importarle el monto de los premios y sin más homenaje que un trago de whisky cuando terminaba la carrera. Generacionalmente eran nuevos; conductivamente, finos; automovilísticamente, exquisitos. Entonces, cuando empezaron a quedarse sin autos para reunirse cada domingo a la tarde, pudieron enfrentar la alternativa de elegir entre el Turismo Carretera y la Mecánica Nacional, pero prefirieron arriesgar una nueva idea y echaron mano a los automóviles de calle, que eran los más abundantes y baratos.

Llamándose "standard", el TM empezó a hacer ruido en la Argentina. Los Guimarey y Cupeiro empezaron corriendo en Heinkel. El Fiat 1100 era uno de los automóviles preferidos. Los Peugeot 403 y el Borgward Isabella hicieron sus primeras armas en las manos de "Larry", Marcolongo, López Quijada, Juan Angel Díez, Cacuri y Lamela Díaz. Inclusive llegaron a organizarse esporádicamente carreras reservadas para Citroën 11 ligero, Volkswagen y Mercedes 170 diesel. En general, la idea loca de correr con autos de calle le daba la oportunidad de divertirse a quien se lo propusiese más o menos firmemente.

La nueva categoría había nacido de la juventud de sus creadores y del poco costo que necesitaba para ponerse en marcha. Joven, atractiva y barata, no necesitó demasiado tiempo para crecer hasta tal punto que en 1957 se la incluyó en el mismo recorrido del Gran Premio de TC, aunque con la 4ª etapa Catamarca-Tucumán fuera de carrera y regularizada. Muy pronto, sus bríos la separaron decididamente del TC y curiosamente esa cuarta etapa del Gran Premio pasó a convertirse en el mejor condimento anual de la categoría.

Esto confirma la extracción purista del piloto de TM que salvo las lógicas excepciones maneja muy bien, ama el camino sinuoso, no se ofende si tiene que correr en un autódromo y prefiere con una particular obsesión las competencias en las que tiene que pasarse la tarde moviendo la palanca de cambios.

Luego, el "standard", o "Turismo Mejorado", o "Turismo", recibe el importante apoyo de dos tremendos factores: la producción de automóviles nacionales que provoca el gran boom y le acerca cientos de entusiastas, y el interés que produce en las fábricas extranjeras, quienes le devuelven a cambio sus equipos oficiales. Esta variante gringa y simpática se produjo en tres etapas: primero NSU, después Volvo, más tarde Mercedes-Benz. Esa incentivación de la competencia que producen las fábricas cuando meten sus narices en las carreras, fue por una parte muy notoria y por otra bastante saludable. Tomemos por ejemplo la categoría 1.500: cuando el TM daba sus primeros pasos, los Peugeot 403 apenas si les veían la cola a los Borgward Isabella. Posteriormente hay cambios en la política industrial, los Peugeot encuentran manos capaces que se ocupan de ellos y posteriormente son apoyados desde la planta de producción y superan de manera neta al Borgward, para repetirse y calcarse la historia cuando IAFA se desvaneció momentáneamente, mientras aparecían los equipos Fiat y embolsaban cuanta carrera se les ponía bajo las ruedas. Hoy el status se mantiene porque no aparecieron marcas nuevas y Peugeot, después de renacer, dedicó sus preferencias casi exclusivamente al 404 que pertenece a otra categoría.

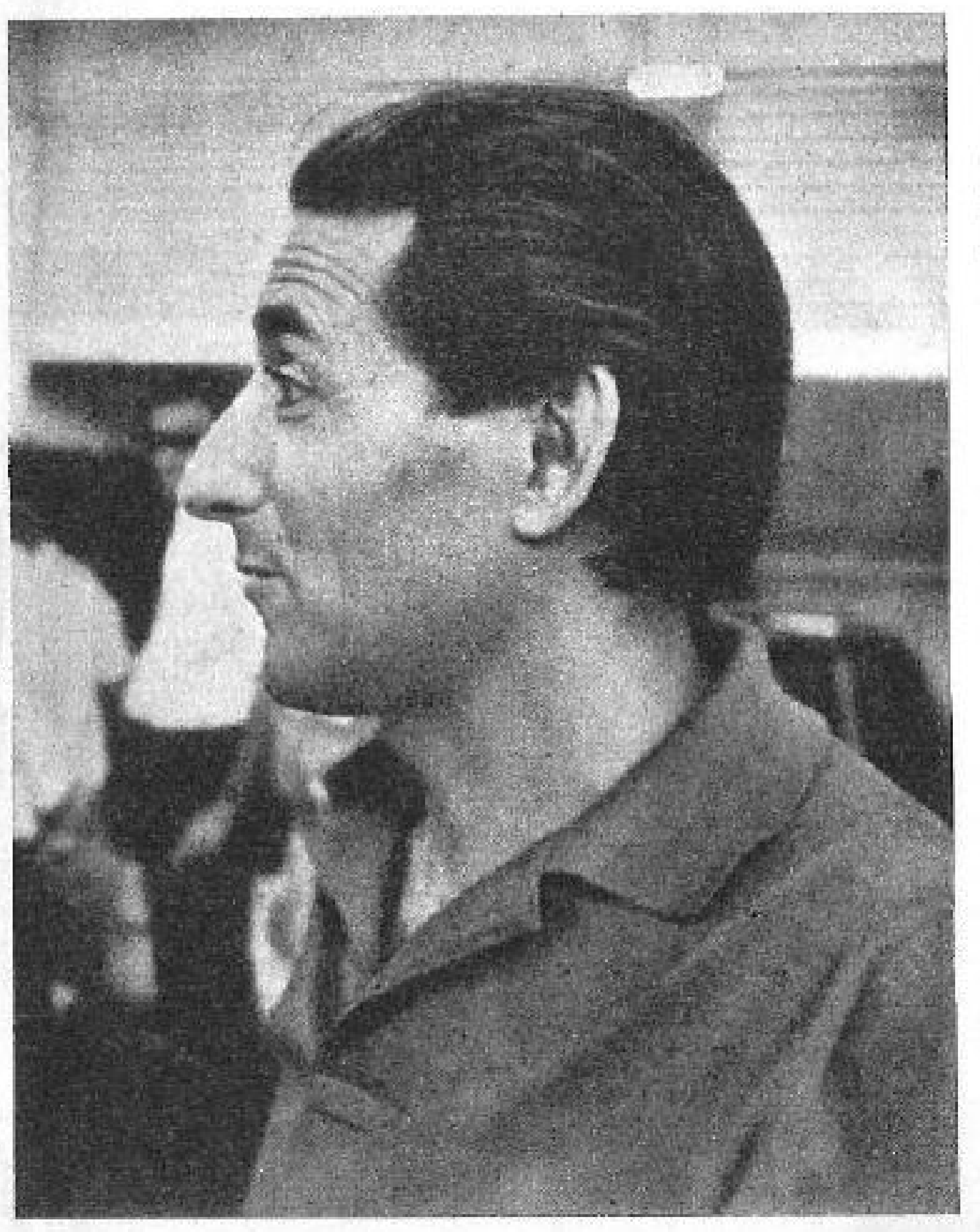
Algo similar sucedió con la serie hasta 1.150 cm³. El primer domina-

CUNDOS

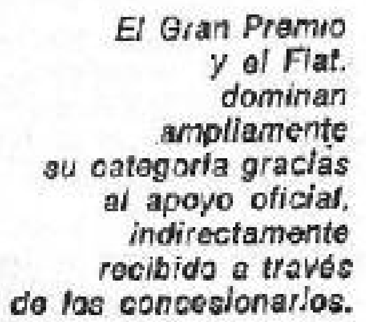
dor fue el Fiat 1100, desplazado claramente por el Auto-Unión cuando la marca presentaba equipo y durante varias temporadas. La monarquía del dos tiempos duró inclusive cuando la fábrica se desinteresó de las carreras, pero mientras varios preparadores particulares — especialmente Formisano— mantuvieron la llama encendida. Esta gente capaz y laboriosa mejoró notablemente al AU, no sólo en la parte motriz sino también en estabilidad y duración. ¿Alguien recuerda que los DKW en sus primeros tiempos doblaban en tres ruedas? Cualquiera sabe que hoy lo hacen con las cuatro bien apoyadas y sin mayores problemas. Pero bastó que IKA inaugurase su equipo oficial para que la categoría 1.150 tuviera un nuevo dueño y los Renault de 845 cm^3 son hoy los grandes dominadores de la especialidad, aparte de los más veloces, numerosos y rendidores.

Esa evolución que las fábricas otorgan a cambio de publicidad se refleja sin discusiones en la mayor cantidad de pilotos que día a día prefieren la categoría "Turismo" y por otra parte nos proyecta en el orden mundial. En la Argentina tenemos los Renault, los Fiat, los Peugeot y los DKW más veloces del globo. Por eso es sana la intervención de equipos extranjeros, ya que a todos se les puede ganar. Hasta a los mismísimos Mercedes Benz, si es que realmente aparece algún Rambler bien afinado, apoyado por una organización efectiva, o un Falcon. Lo prueban las sucesivas victorias de automóviles nacionales sobre las marcas extranjeras que vinieron al Gran Premio y aún sobre aquéllas que nos son más habituales: Saab, Mini-Cooper, Alfa Romeo y Lotus Cortina.

Siendo la categoría más barata, numerosa, espectacular y productiva, muchos no se explican cómo el Turismo Mejorado no llegó a ser tan popular como el TC y el aficionado al automovilismo aún no llegó a entender por qué "los pocos que van a ver TM se divierten mucho si los muchos que van a ver TC se divierten poco". Y es simple: el periodismo ra-



No es Discépolo. Es Carlos Guimarey. Comenzó corriendo en Heinkel y es uno de los mejores pilotos que tenemos en la República Argentina.



El Gran Premio y el Fiat. dominan ampliamente su categoría gracias al apoyo oficial, indirectamente recibido a través de los concesionarios.



TURISTAS IRACUNDOS

dial y de los grandes diarios nunca creó una verdadera conciencia automovilística en el público y muy poca gente está en condiciones de admitir que Perkins o Scaramella son tan ganadores como Canedo, Sancha o el equipo Mercedes. Eso por un lado. Por otro, le falta al TM relatores radiales, promoción más inteligente por parte de los organizadores y fundamentalmente ídolos, estrellas, vedettes, por la misma razón que el público necesita UN SOLO GANADOR.

Al espectador no le importa mayormente si Rogelio de la Fuente puede darse el gusto de correr un Gran Premio a bordo de un Renault 4L, ni si una chica de 23 años como Dora Bavio tiene a disposición UNA CATEGORIA para practicar el automovilismo. El espectador quiere ídolos y el TM no se los dio, solamente porque los conductores nunca fueron más importantes que sus automóviles, como parecería indicar la lógica.

Es barata. Es joven. Es democrática. Quizá deberíamos conocerla con mayor profundidad..

Eduardo Copello, el nuevo as que dio la categoría "Turismo" Su rostro aún no es famoso, pero cuando maneja, pone los pelos de punta...



Tenemos en la Argentina a los Renault más veloces del mundo. La participación de equipos extranjeros dejó de ser un cuco.



Sancha y Altamura fueron las primeras excepciones a esta ley y Gastón Perkins pasó a ser actualmente el corredor más conocido de la categoría "Turismo", pero ninguno de ellos tiene "**hinchada**" propia y jamás pasó de ser una figura simpática. Por lo menos hasta ahora no se han impreso almanaques con sus fotografías.

Esta falta de contacto entre el público y lo que fue hasta hace pocos meses TM (ahora se llama sólo "Turismo"), es un problema localizado con preferencia en la zona donde influyen el TC y la MN, ya que en el caso específico del Noroeste o de Córdoba las cosas son muy diferentes. En Salta, Jujuy y sobre todo Tucumán la clase "Turismo" tiene la fuerza joven que le otorga el hecho de no tener al TC cerca. Y aparte de buenos pilotos como Tannure, Namur, Parra, Ghettas y Reginato, Tucumán le ha dado al "Turismo" un público fiel, adicto y bastante incondicional.

En cuanto a Córdoba, además de tener los autos más veloces de cada marca excepto en la clase hasta 1500 cm³, como los Renault de Berta, los AU de Gradassi y Tullio Riva, los Isard —700 y 1200— de Pomodoro, el Mustang de Cabalén y demás, ha ofrecido conductores magníficos, tal el caso del mismo Gradassi, de Calviño, Descotte, Onofre Marimón y una lista así de larga.

Los defensores del democrático Turismo gustan de afirmar: "Antes, cuando se juntaba un grupo de muchachos, ponían unos pesos cada uno y compraban una cupé Ford. Hoy sucede exactamente lo mismo, sólo que compran una cupé De Carlo. Y así pueden correr. Otras categoréas son demasiado caras". Los anti-Turismo esgrimen como argumento la confusión que provoca el "Anexo J" para verificar las máquinas. Pero el "Anexo J" no es complicado ni siquiera difícil, mucho menos ahora que se le hán eliminado las partes que podrían eventualmente confundir a quienes no quisieron estudiarlo a fondo. Él problema consistió en que las autoridades del ACA supieron elegir bien la categoría pero no eran técnicamente aptas para revisarla. Entonces, con la aparición del nuevo "Anexo J" —más claro— y el ingreso a la CDA de técnicos inteligentes como el Ing. Sierra, el Ing. Armando Díaz y Felipe Sastie, las reclamaciones de la categoría "Turismo" son cada vez menos ruidosas y frecuentes. Por el contrario, es en el TC donde se han puesto de moda.

En el renglón de la artesanía, el "Turismo" tampoco tiene nada que envidiar a ninguna categoría. Berghella, Poggi (Sergi) y Domínguez (Alvear) trataron con singular éxito a los Fiat. Alberto Gómez, Jackie Greene y Juchet son los "tunners" más resonantes del Peugeot. El equipo IKA y Oreste para Renault. Formisano y Cancellieri en Auto Unión. Calduch y Ferrea sobre los de Carlo y Maratea, que surte a todos los que usan cigüeñales desarmables con bolilleros. Desde luego esta lista es corta y algo salpicada, pero dicen nuestras tías gordas que para muestra basta un botón.

Hemos echado así un vistazo rápido sobre la categoría que una vez se llamó "standard", después TM (o Turismo Mejorado) y ahora fue rebautizada con el simple nombre de "Turismo". La misma categoría que en estos momentos serpentea alegremente entre los valles tucumanos, salteños y catamarqueños.

C. M. T.



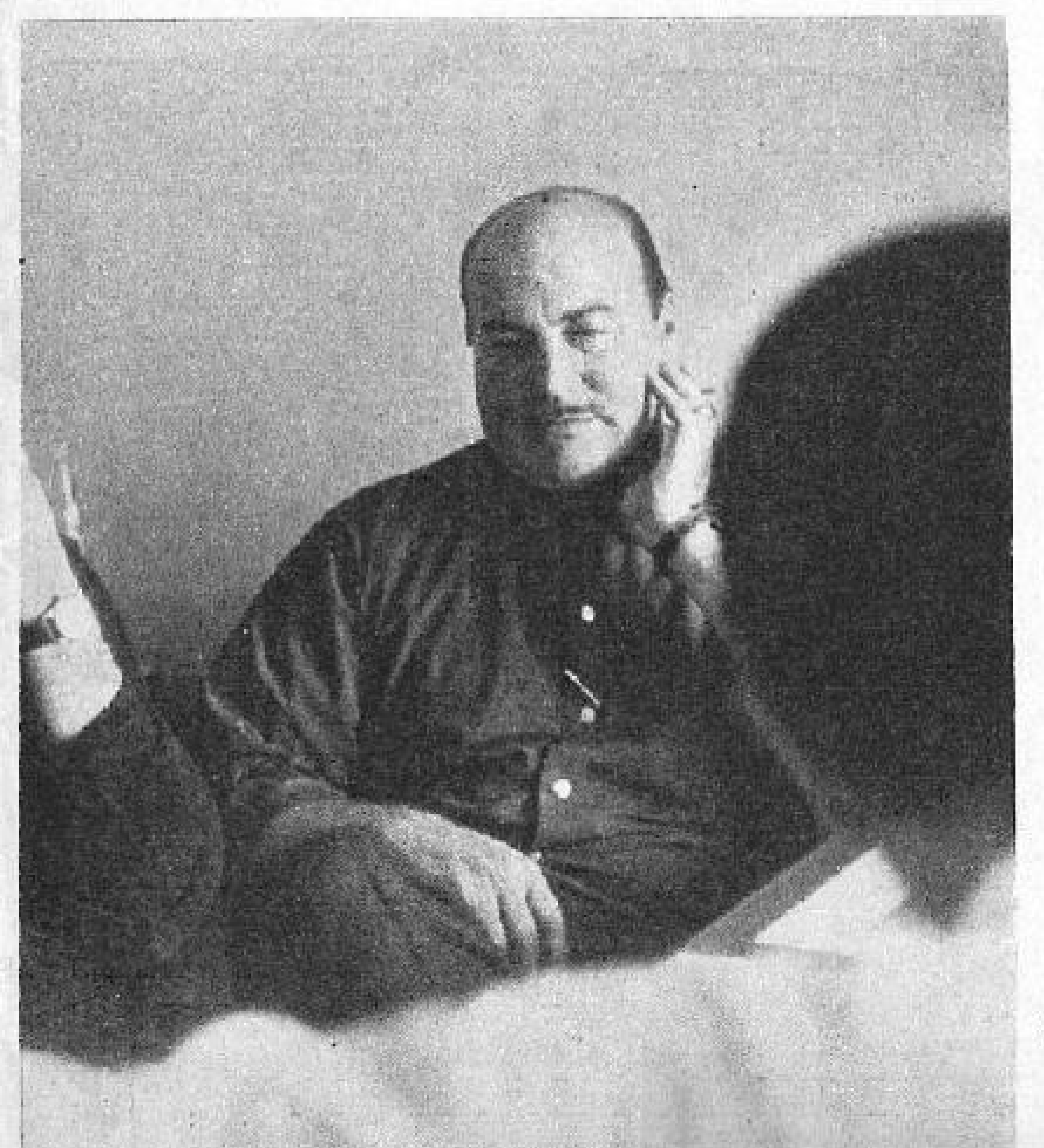




REBELION N LA GRANJA

Autos en la pista y poca gente en la tribuna. La categoría "Turismo" aún no fue descubierta ni por los locutores radiales ni por las muchedumbres.

Los chicos de la categoría "A" tienen dificultades con los organizadores y se proponen iniciar una campaña enérgica para defender sus derechos



De izquierda a derecha, "Klear", Carlos Ferrea y Juan Sampayo, las tres cabezas de la rebelión en la categoría "A"

Esta rebelión en la granja no es una historia de chanchitos gruñendo, pollos enojados bailando el "Pas de quatre" ni terneritos iracundos apostrofando a una pequeña legión de aves corraleras.

Sí, en cambio, es la historia de varios jóvenes rebeldes, que como en el famoso dibujo animado, reclaman sus derechos. Juan Sampayo, Carlos Ferrea y Osvaldo Bessia ("Klear"), hablan en nombre de la categoría "A", vale decir la subdivisión de la clase "Turismo" que admite automóviles de hasta 700 cm³ y que ellos consideran como "la cenicienta del automovilismo argentino".

"Los organizadores dejan siempre de lado a nuestra categoría —dice el joven Ferrea— y en el mejor de los casos nos incluyen en el programa como relleno". A los pilotos de la humilde categría "A" les preocupa tener que pagar la misma inscripción que los corredores de categorías mayores y cobrar sus premios en proporción ininitamente menor. "En la última carrera de Lobos —confirma Sampayo— el quinto en la "A" recibió solamente cinco mil pesos. Y el quinto puesto en una clase bastante pareja como la nuestra bien puede conseguirse a menos de un minuto del primero". La gran dificultad surge cuando se considera el gasto que tiene que enfrentar el piloto para largar una carrera. "Klear" es contundente: "Aparte de piloto y navegante hay que contar dos mecánicos, el auto de auxilio, combustible, y gastos de alojamiento, sin sumar lo que importa cualquier rotura en carrera o la preparación previa del vehículo".

Los pilotos de la "A" proponen una alternativa como solución: siendo los más numerosos en cada carrera (calculan entre 25 y 30 autos por largada) solicitan que se aumente el monto de premios y se los prolongue hasta el octavo o décimo puesto, o bien que se les suprima el derecho de inscripción y se les abone derecho de partida.

Ferrea criticó severamente a los clubes metropolitanos, afirmando que en el interior los premios se pagan no bien finaliza la carrera, mientras que en la Capital Federal y el cinturón aledaño "tardan todo lo que pueden —cuando pagan— y no se pierden oportunidad de hacer cualquier reclamo técnico con tal de demorar el pago o directamente no pagar".

Que estos pilotos no se sientan protegidos por APAT (Asociación Pilotos de Automóviles de Turismo), provocó una determinacin que tiene a Carlos Ferrea por capitán: Los corredores de la categoría chica se separarían de cualquier otra institución para agruparse en una especie de comunidad gremial para defender sus derechos. "Por desgracia —opinan los disidentes— a la gente de APAT sólo les interesa organizar carreras y promocionarse". Los alienta el precedente dejado hace muy poco tiempo por los pilotos de la clase "minijunior", quienes se unieron fuertemente en las decisiones comunes y se negaron a largar una carrera después de considerar que los premios eran escasos.

Para la próxima competencia de Concordia les han ofrecido tres mil pesos de prima de partida e inscripción gratis, y ésa ha pasado a convertirse en la bandera de lucha para los pilotos de la categoría "A". Recuerdan con gratitud las atenciones que recibieron en el Noroeste, en San Juan y en 25 de Mayo, usando el ejemplo para demostrar que la categoría puede merecer más consideración de los organizadores cuando confeccionan cada programa.

Sampayo, Ferrea y "Klear" han disparado la primera andanada. La Rebelión en la Granja ya está en marcha...

EL GRAN CALIFA D

Estéfano obtuvo un meritorio triunfo en gran lucha con el chileno Jaras y el mendocino Gimeno

Por segundo domingo consecutivo el TC ha visto ingresar dos personajes inéditos a su lista de ganadores. Venado Tuerto había consagrado a César Malnatti inesperadamente, y ahora Mendoza coronó a Nasif Estéfano quien, por el contrario, era favorito a bordo del Falcon oficial. No sólo eso subrayó la victoria de Estéfano, porque a diferencia de Malnatti, que sobrevivió a una larga lista de abandonos, el tucumano ganó una carrera permanentemente conversada que tuvo el remate brillante del final no apto para abuelitas y el valor de lograrse.

Nasif era, en cierto modo, la compensación para el litro de cilindrada que los Falcon otorgan como ventaja a los clásicos TC. Tratándose indudablemente del piloto nacional más completo, su presencia en una pista sinuosa era demasiado importante como para prescindir de ella, aún cuando Estéfano tuvo que volar a Tucumán para poder largar el Gran Premio del Noroeste.

Dejando a salvo la virtud de Nasif, es necesario marcar el segundo factor que provocó esta segunda victoria del Ford Falcon en menos de un mes, después de competir dos años sin ganar carreras y tener por todo laurel algunos halagos demasiado pequeños. Hasta hace muy poco, los cargos jerárquicos del equipo eran poco claros. Ahora lo maneja el ingeniero Glauco Carlos Marqués, sin ningún tipo de confusión. En la cofradía automovilística todavía no se sabe si el ingeniero Marqués es un buen muchacho o no. Pero sí se sabe que no le menoscaba usar pantalones vaqueros, trabajar a la par de sus mecánicos (lo cual requiere conocer el auto y saber trabajar) y se sabe también que es perfectamente capaz de organizar su gente con autoridad. Quizá ese haya sido el paso más importante que dio Ford Motor Argentina desde que se resolvió a competir oficialmente. Las flamantes victorias de Alzaga y Estéfano no se deben a la casualidad.

Por de pronto han aparecido en los Falcon oficiales varias soluciones de indudable inspiración técnica. En primer término el viejo problema del caño de escape ha pasado sencillamente a la historia: hasta hace poco tiempo el largo tubo obligaba a "levantar el automóvil" para que no roce el piso, con el consiguiente perjuicio cuando se corre en un circuito.

Así se arriesgó en cierta forma la imagen de auto de calle que siempre tuvieron los Falcon de carrera, pero se logró valientemente el resultado buscado. Además se ganan carreras, que como imagen es más importante. Otro de los triunfos del equipo Ford consistió en lograr que duren casi una hora de carrera las cubiertas Good-Year especiales de 500 x 13. A cambio de su imaginable fragilidad con 1.200 kilogramos de carga, ofrecieron excelente tenida al Falcon, que por su parte necesitaba buenas gomas de esa medida para salir bien multiplicado.

Por último, la parte experimental también quedó con lo suyo, puesto que Estéfano manejó sobre un diferencial autoblocante que rindió excelentes dividendos en cada curva.

En la carrera de Mendoza los volantes locales llevaban la ventaja de conocer íntimamente su autódromo y el envidiable adelanto de ser expertos en carburación en casi mil metros de altura. De todos modos no hubo estragos mayores entre los habituados a manejar en rectas y a carburar a nivel del mar. Los que llegaban de la planicie aspirando al triunfo son hombres que en general manejan bien y asimilaron notablemente lo que les enseñó esta andanada de carreras en circuitos cerrados. Pero si bien no sorprende la brillante actuación de Gimeno, fue muy evidente el uso que dieron a esas ventajas don Pablo Gulle (poco asiduo a carreras últimamente), Joaquín Perrotta (quien no brilló en el autódromo porteño), o Martorell y Boratto, quienes acababan de inaugurar sus motores. Precisamente fue Pablo Gulle quien picó al frente de la primera serie, con Jaras y Nasif Estéfano dosificando la aceleración para cuidar sus neumáticos. Antes de cumplirse la primera vuelta Gulle perdió el puesto que le había dado su buena caja de tres marchas y Jaras-Estéfano, en un veloz tandem que manejaba elementos de cuatro velocidades, pasaron al frente con claridad. Nasif se alejó del chileno girando con relativa tranquilidad, en 2m 4s por vuelta, mientras Gimeno se ubicaba cuarto, y luego de sobre. pasar a diez autos. Gamaliero le quitó el quinto puesto a Galbato.

Zumbando entre los últimos, el curioso Renault del sanjuanino Pa-

Llega el ganador a los boxes y es recibido con alegría por amigos y simpatizantes.

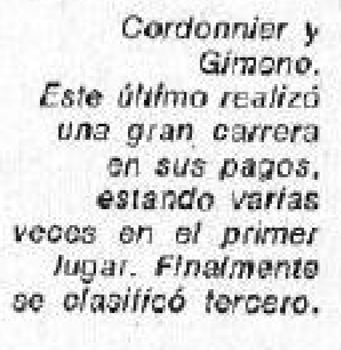


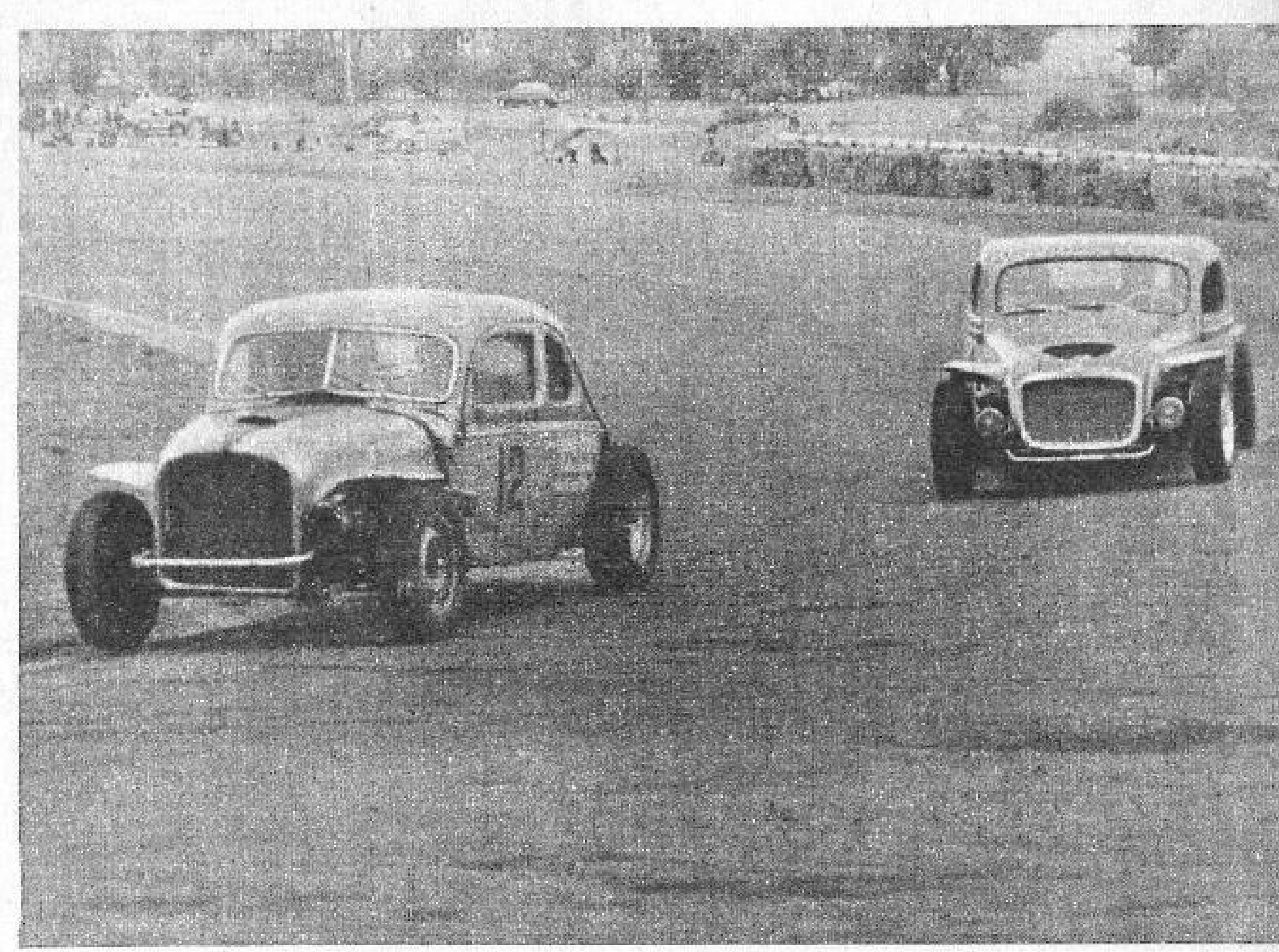
El chileno Jaras, demostró una vez más sus dotes de piloto, clasificándose segundo.

OMINO MENDOZA

lacios Balaguer mostró al público —que depositó 6.000.000 de pesos en boleterías— su trompa de original y dudoso diseño. Poco antes de finalizar la serie Estéfano se detuvo en el box para plantear su problema con la bomba de combustible y Jaras pasó al primer puesto que conservó hasta la bandera a cuadros. Segundo quedó Gimeno en impresionante arremetida y repitiendo a veces sus 2m 04s y fracción conseguidos el sábado en la clasificación. Tercero entró Gulle, quien fue al último en pasar a Nasif, cuarto el tucumano y quinto Gamalero, a quien se le cortó una llanta radialmente alrededor de los bulones de fijación, y siguió en tres ruedas durante casi una vuelta.

La segunda serie reunió a un grupo compacto y parejo: Di Palma y Peduzzi se vieron rueda a rueda y se persiguieron sin respiro durante tres vueltas. Viale ubicó al Falcon en 2m 05s para cada giro con rendidora regularidad. Bonetto puso cuarto a su Ford de válvulas laterales y Bertolini colocó quinto al Fiat chasis 38, carrocería 47 y motor 1.500. Viale consiguió el segundo puesto cuando el embrague de Peduzzi empezó a patinar y Joaquín Pedrotta llevó hasta el quinto lugar al Chevrolet ex Pena que hasta el domingo tuvo el record en el autódromo mendocino con 2m 3s 8 para la vuelta.


Cordonnier y Gimeno. Este último realizó una gran carrera en sus pagos, estando varias veces en el primer lugar. Finalmente se clasificó tercero.





GRAN PREMIO ASFALTOS Y P F

Mendoza 22/V/66

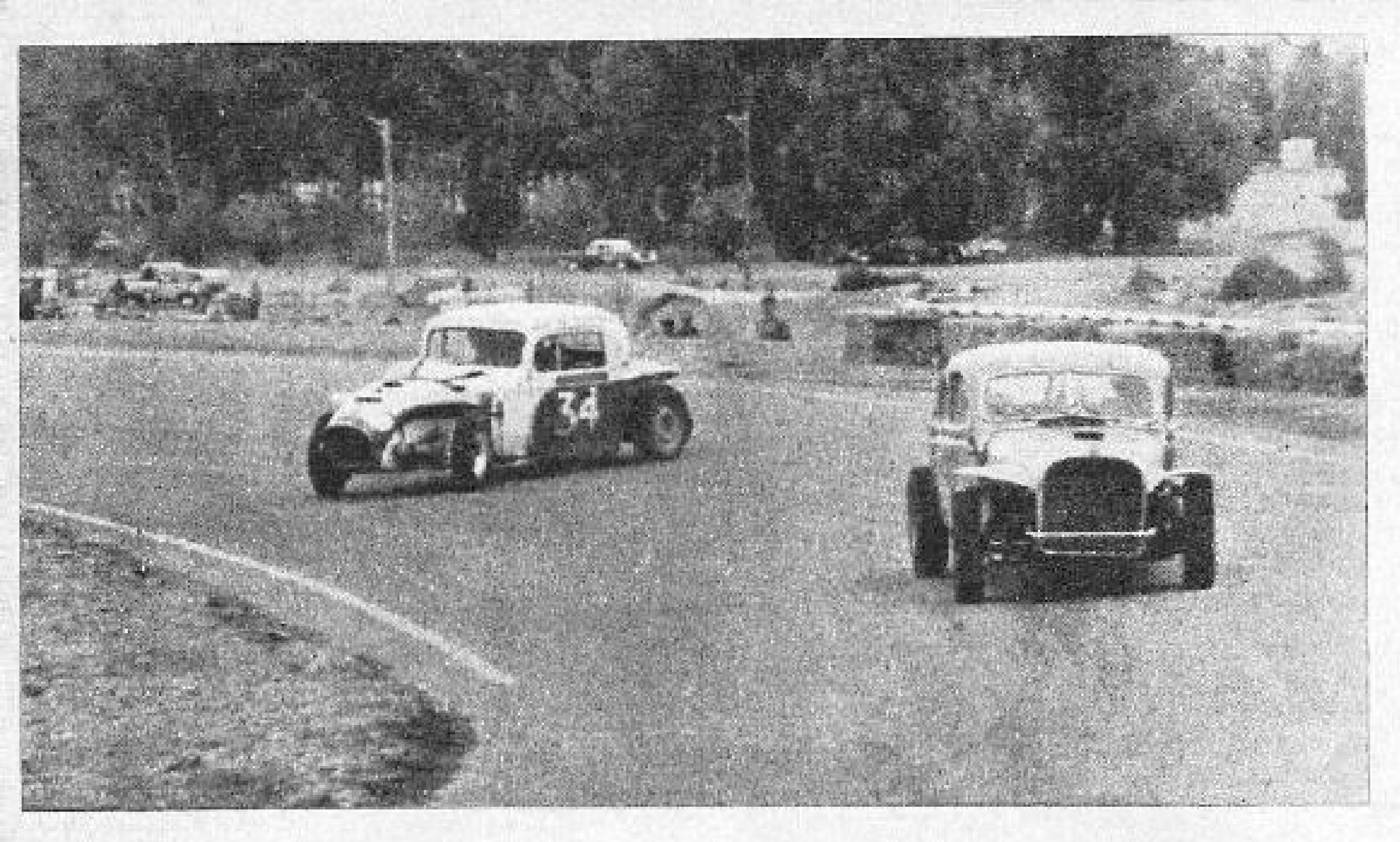
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	6	Estéfano, Nasif	Ford Falcon ...	52m 55s 2	25
2º	7	Jaras, Raúl	Chevrolet - Super	53m 39s 2	25
3º	4	Gimeno, Hugo	De Soto - Valiant	54m 33s 1	25
4º	1	Gulle, Pablo	Chevrolet Apache	54m 39s 4	25
5º	3	Viale, Atilio	Ford Falcon	51m 57s 1	24
6º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache	53m 02s 3	24
7º	12	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	54m 00s 1	24
8º	34	Perrota, Joaquín	Chevrolet Apache	54m 33s 2	24
9º	2	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	53m 33s 2	24
10º	20	Manzano, José	Chevrolet - Super	53m 16s 2	23
11º	16	Martorell, Antonio	Ford F-100	54m 47s 2	23
12º	17	Palacios Balaguer, Renzo	Renault 1093	53m 53s 4	22
13º	9	Flores, Jorge	Ford 59 AB	53m 42s 3	21
14º	29	Calderón Ortiz, Carlos ..	Ford 59 AB	49m 03s 1	16

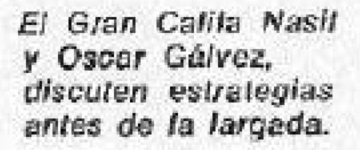
PROMEDIO DEL GANADOR: 118,601 km/h.

RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la vigésima: 2m 03s a un promedio de 123,168 km/h.

NO SE CLASIFICARON: 10 , Luis Di Palma; 5, Carmelo Galbato; 22, Emilio Boretto; 18, José Bertolini; 21, Alfredo Rebolar; 15, Rodolfo Cabrera; 19, Nicolás Nagel; 28, Juan Gac; 8, José Argüello



El 34 de Perrota, hace un trompo al tratar de alcanzar a Cordonier.



El Gran Califa Nasif y Oscar Gálvez, discuten estrategias antes de la largada.

MENDOZA

José Manzano hizo debutar a su Chevrolet de siete bancadas pero se mantuvo siempre lejos de los punteros.

El mejor espectáculo de la segunda serie lo brindaron Boretto y Perrotta, tratando de conseguir el cuarto puesto, aunque finalmente quedaron en ese orden detrás de Di Palma, quien llegó a girar en 2m 03s 2; Atilio Viale y Ricardo Peduzzi quien casi supera al Falcon sobre la línea de llegada. Por su defecto de embrague, Peduzzi largó la final atrás de todo el grupo.

Gimeno salió muy fuerte entre Jaras y Viale, demostrando que no en vano es el crédito reconocido de Mendoza. Muy pronto Estéfano, con la bomba de nafta en condiciones, desplazó a Jaras del segundo lugar y en la quinta vuelta se colocó a sólo dos segundos de Gimeno, manteniendo sus siete segundos de ventaja sobre Gulle. Al pasar por octava vez frente al control Nasif punteaba la competencia. Allí Di Palma rompió el embrague y abandonó, luego de demostrar algún pálido progreso en su pulcritud de conductor. Galbato, cansado de luchar con su caja de velocidades, también se retiró muy pronto. Por su parte, Manzano completaba el circuito en directa al no poder introducir ninguna de las tres primeras marchas y la consiguiente lentitud en cada curva lo puso a salvo de la peligrosa estabilidad de su Chevrolet. Detrás de Estéfano, Gimeno, Jaras, Viale, los Chevrolet de cuatro bancadas de Gulle, Perrotta y Peduzzi se alternaban en las posiciones siguientes, seguidos por Gamalero y Pascuali. En la vuelta 15ª Nasif le llevaba más de 10s a Gimeno y éste cerca de 20s a Jaras. Gulle lo pasó a Perrotta, cuyo motor sonaba en cinco cilindros, y Peduzzi consiguió despegarse de Gamalero.

Nada hacía prever el final de alta tensión que comenzó a elaborarse en la vuelta 19ª cuando Estéfano frenó muy cerca de la horquilla corrigiendo su derrape mientras Gimeno lo pasaba. En el giro siguiente, preocupado por la pérdida de la vanguardia, Nasif se tiró a fondo y marcó el record del día con 2m 03s clavados que le adjudicaron el premio de 20.000 pesos establecidos por PARABRISAS CORSA. Aun así sólo pudo alcanzar a Gimeno.

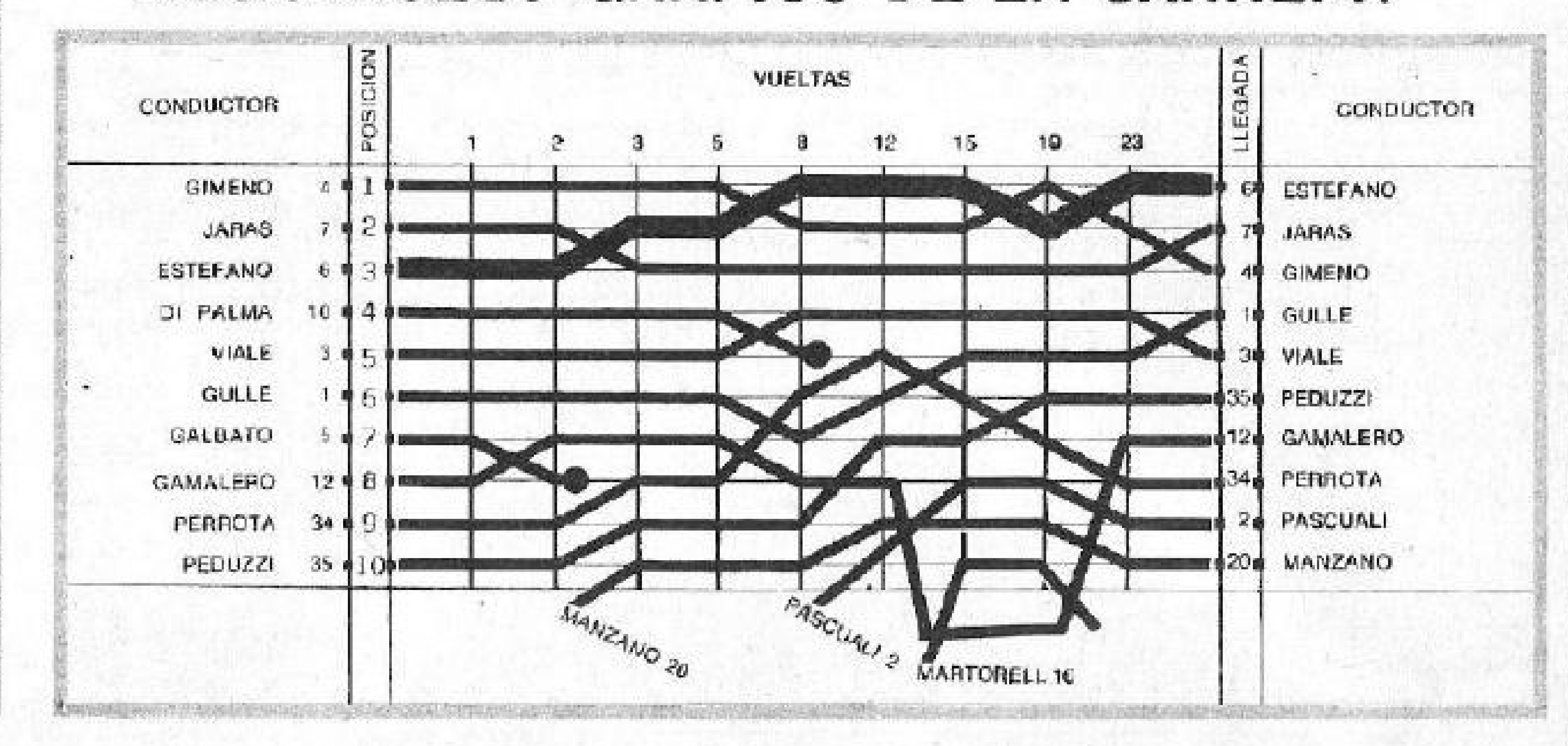
a Gimeno cuando el mendocino se detuvo a cambiar un neumático pinchado, cosa que hicieron sus mecánicos tan rápidamente que sólo Jaras llegó a pasarlo. La ventaja de Nasif era amplia, pero cubrió casi toda la última vuelta con la rueda trasera en llanta y cuando todos esperaban, con mucha lógica, que Gimeno o Jaras le arrebatasen el primer puesto, Gimeno perdió la rueda delantera derecha al salir de la curva de Ataguile y debió conformarse con el tercer puesto.

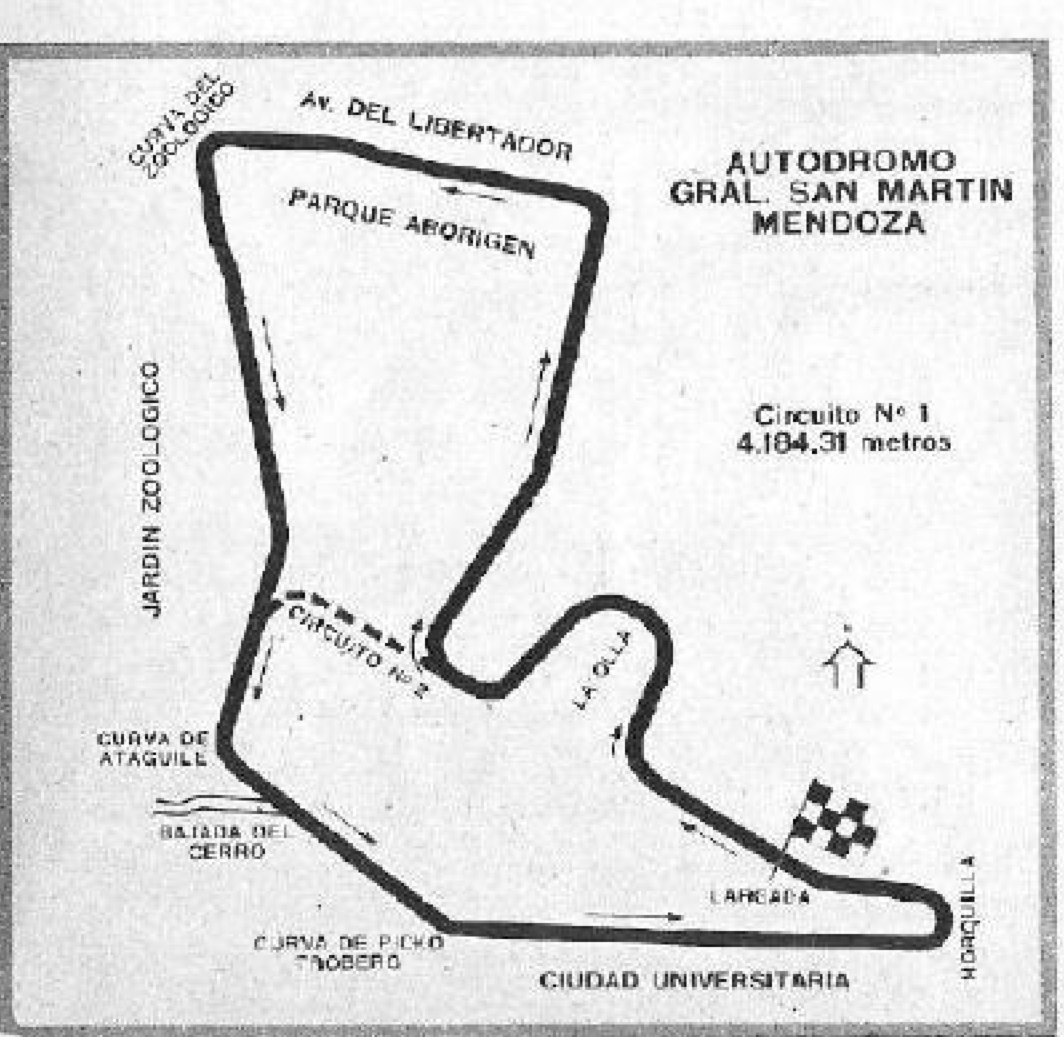
Cuatro veces pudo haber cambiado el ganador en seis vueltas y el público —sensible— le dio al imprevisto final un calor que hacía mucho tiempo no disfrutaba el TC.

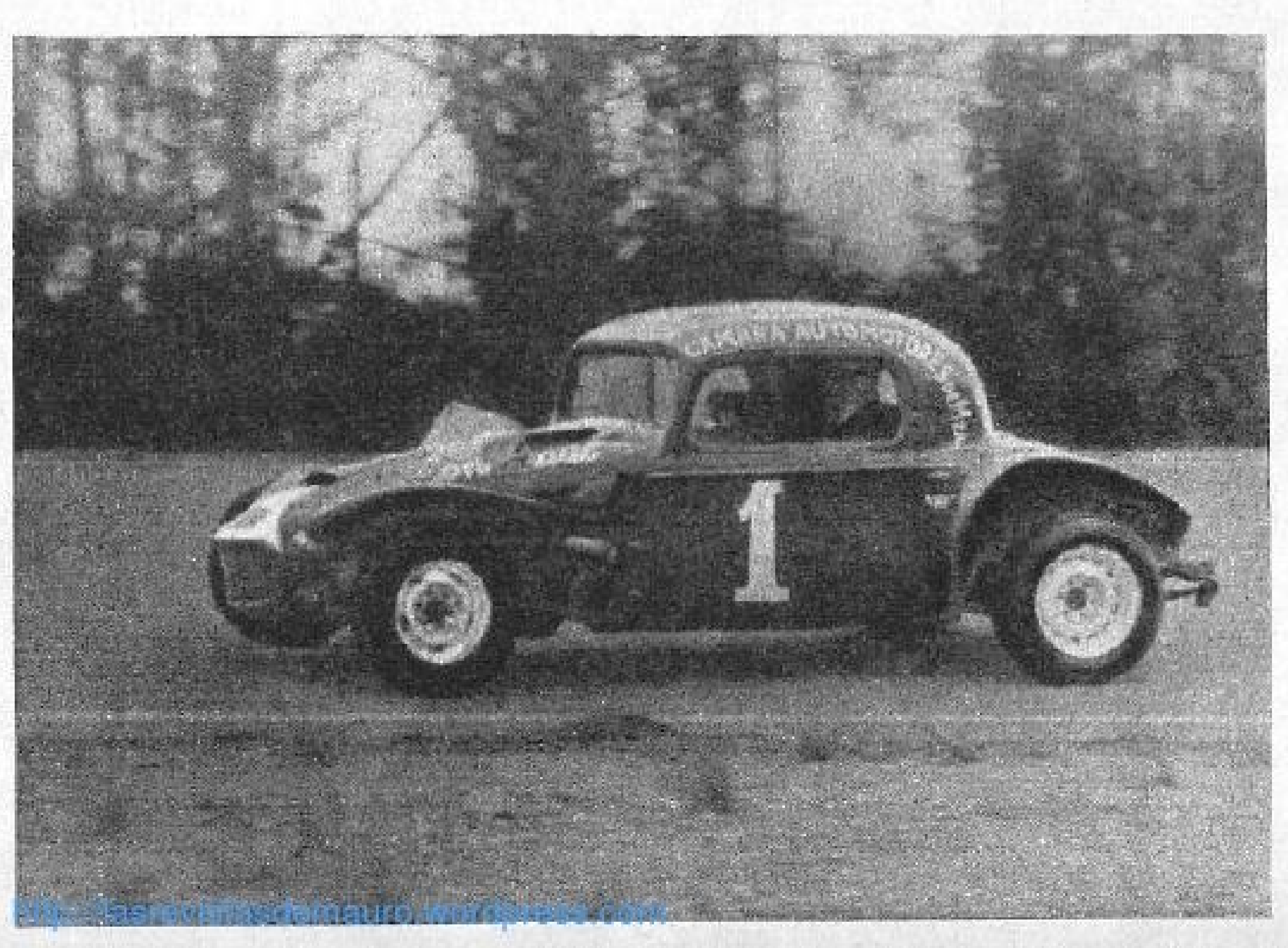
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º	Emiliozzi, Dante	24
2º	Casá, Eduardo	21
3º	Malnatti, César	18
4º	Galbato, Carmelo	15
5º	Menditeguy, Carlos A.	13
6º	Di Palma, Luis	12,5
7º	Alzaga, Rodolfo	12
8º	Tarducci, Mario	10
9º	Cupeiro, Jorge	9
10º	Polinori, Norberto	7
11º	Peduzzi, Ricardo	6
11º	Rodríguez, Raúl O.	6
13º	Marincovich, Carlos	5
14º	Gimeno, Hugo	4,5
15º	Loeffel, Carlos W.	4
16º	Estéfano, Nasif M.	3
16º	Rodríguez, Erverto	3
18º	Jaras, Raúl	2
18º	Perrota, Joaquín	2

DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA







Otro crédito local, Pablo Gulle. Corre su empanada a gran velocidad.

QUE OPINA EL TC 2a Nota

Hoy le toca el turno a de Alzaga, uno de los tres corredores más populares según la encuesta de PARABRISAS CORSA

En el número anterior de Parabrisas CORSA iniciamos una serie de entrevistas destinadas a volcar en la revista la opinión de los corredores de TC. Estos reportajes relámpagos cubren dos aspectos: por una parte, nos arriman al hombre que se esconde detrás de la figura, y por la otra nos permite enfrentarlos con seis preguntas muy simples. Tres de ellas, una vez respondidas nos facilitarán, al término de la serie de visitas, una importante documentación que habrá de pesar sin duda sobre futuras decisiones en materia de reglamentos, elección de circuitos, tipos de pruebas, periodicidad, etc. Los hasta ahora reporteados son: Emiliozzi, Loeffel, Marincovich, Bamse, Serra Lima, Di Palma, Tirabasso, Galbato, Ricardo Peduzzi, Gimeno, Pascuali, Villegas, Tarducci y Rienzi. Ahora vamos a hablar con "Rolo" Alzaga, uno de los tres corredores más populares, según la encuesta de Parabrisas CORSA (Nº 3, pág. 31).

ALZAGA DEFINE

"El público, los hombres, los circuitos mixtos, la tierra, la montaña, el asado al costado del camino, definen el TC. La amistad entre corredores, auxilios y preparadores son las múltiples satisfacciones que me brinda esta categoría. Habrá que sumar a todo esto el vértigo".

Así comienza a hablarnos este amigo del TC. Apenas revisa las preguntas de la encuesta, la aplaude: "Me parece muy importante que cada uno de nosotros exponga su opinión para llevar a la categoría a su verdadero sitial".

Alzaga nació el día de la primavera, pero no se considera una flor precisamente. Ya suma treinta y cinco años de soltería. Y en cuanto a su familia, sostiene risueñamente que, finalmente, se decidieron a no opinar sobre su actuación automovilística. No lee otra cosa que revistas dedicadas al mundo automotor, y entre los diarios suma sus preferencias a los partidarios de "La Nación" y "La Razón". Junto a Loeffel pasa a formar la lista de los que se dedican a la hacienda. En materia de deportes, por supuesto el automovilismo; pero le hubiera gustado sobresalir en polo, aunque no contó con tiempo para ello. Afirma que cuando se ponga "viejito" intentará saber qué es un safari africano.

Opina que las carreras de autos pueden dar ganancias; por lo menos así sucede en su caso. Pero de todas formas cree que para largarse a correr, a nadie le conviene hacerlo si no está respaldado por publicidad (unos 200 mil por carrera) o apoyado por una fábrica, como ocurre en el caso Ford. Considera que si bien los premios han crecido en jerarquía con respecto a cinco años atrás, habría que estudiar la posibilidad de mejorarlos, especialmente en las carreras que juegan puntos de campeonato.

EL CAMPEONATO TC

Aquí se detiene y recapacita. Es un tema que lo induce a ser muy preciso. "El Campeonato tendría que constituirse tomando diez carreras, con la obligación de elegir: tres de montaña, tres de ruta, tres de autódromo y el Gran Premio. El ideal sería un máximo de dieciocho competencias puntuables entre las que el corredor podría elegir las nueve mejores, según el esquema de tres, tres y tres. Además, el Gran Premio, por supuesto, pero otorgándole menos puntos que en la actualidad, para que no sea tan decisivo".

Después se distiende, sonríe y comienza a hablarnos de un proyecto bastante divertido. Es posible que el próximo verano se corran carreras nocturnas en el Autódromo Municipal, piensa prenderse en todas. También se proyecta lo mismo en Rosario. Pero Alzaga preferiría que este tipo de pruebas estivales se corrieran en Mar del Plata.

ROLO RESPONDE

1. ¿Es partidario de dejar libertad en el diseño de carrocerías, chasis y suspensión? *Sí, pero hay que tener en cuenta la seguridad del piloto, por ejemplo mantener una altura mínima de manera de no permitir automóviles que perjudiquen la integridad física de un piloto en un accidente. Los automóviles deberían servir para andar en cualquier ruta y en cualquier hora; por ejemplo, obligar a tener luces eficaces y cockpit funcionales.*

2. ¿Es partidario de llevar el máximo de cilindrada permitido en TC a 3.000 cm^3? *Turismo Carretera tendría que dividirse en dos categorías (tres y cuatro litros), corriéndose en domingos alternados, con algunas competencias para ambas. En carreras de pista debería aplicarse un sistema de hándicap, tomando como dato el peso y la cilindrada.*

3. Dentro de la categoría TC ¿prefiere la ruta o la pista? *La ruta, pero con mucha tierra.*

4. ¿Cuál es su marca preferida? *Ford.*

5. Si fuese necesario, ¿cambiaría de marca? *No.*

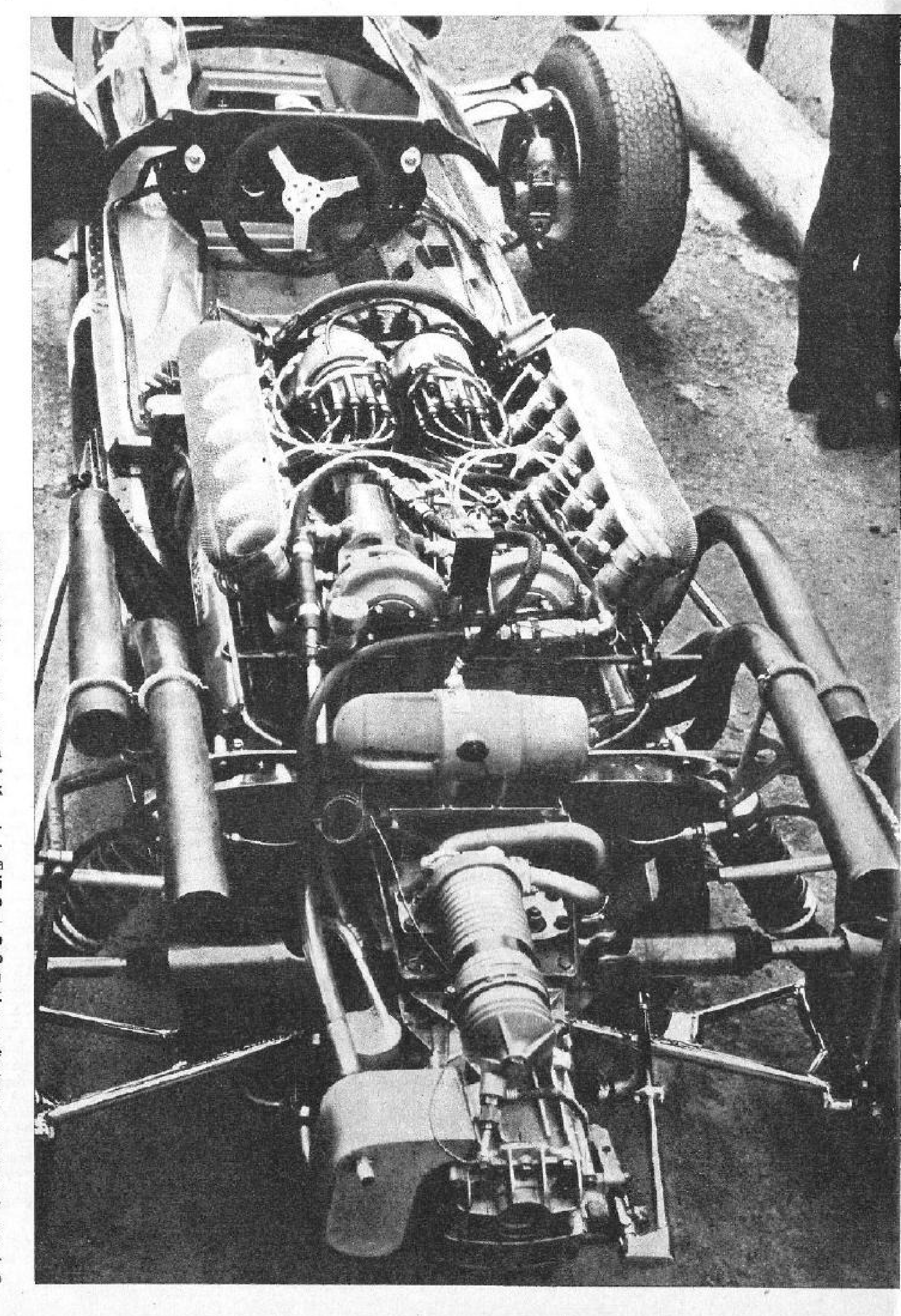
6. ¿Le gustaría correr en otras categorías? *Sí, especialmente el Gran Premio Internacional de Turismo. Pero con un coche contundente, al estilo Mustang, o el Alfa 2,6 y tener de nuevo por rivales a los Mercedes.*



COOPER-MASERATI

¡VIVA

Con este nuevo Fórmula Uno se rompen un montón así de esquemas. Cooper ofrece soluciones inteligentes en el chasis mientras Maserati hace buena vecindad con muchísimos HP.



Allá por los lejanos tiempos de la Fórmula Tres inglesa de los 500 cm³ de cilindrada y los motores motociclísticos, Cooper hizo escuela con sus pequeños monopostos tubulares de motor trasero. Un salto a la Fórmula Dos (entonces, como ahora, limitada a 1.500 cm³) fue otro salto al éxito y el hecho de enviar a Stirling Moss con uno de esos autos agrandado a 1.800 cm³ a competir en la temporada argentina contra los serios y poderosos 2,5 litros de motor delantero, fue ya una irreverencia. Pero Moss ganó. Luego fue la carrera de Mónaco y más tarde los campeonatos mundiales de 1959 y 1960 con Jack Brabham. Luego fue Lotus.

El defecto de Cooper fue mantenerse demasiado tiempo fiel a soluciones técnicamente ingenuas, especialmente en materia de suspensiones y chasis. Pero hete aquí que el pequeño taller de Cooper pasó, el año pasado, a formar parte del importante Chipstead Motor Group y un grupo empresario necesita resultados a nivel empresario. Bajo el empuje de Jonathan Sieff, director del Chipstead, la dirección técnica de Derek White y la asesoría de Tony Robinson, la empresa se lanzó al diseño y producción de un automóvil totalmente nuevo y técnicamente adelantado, para competir en la Fórmula Uno que se inauguraba el 1º de enero de 1966. White, jefe de diseño de Cooper, había trabajado en los modelos Jaguar de competición y su experiencia en monocascos se remontaba al diseño del Jaguar D. Robinson asesoró al equipo en las primeras etapas del diseño de la estructura, aportando la experiencia ganada en monocascos monoplazas, durante su trabajo para BRM. La solución de un arduo problema llegó a través del Continente, cuando Maserati aseguró la provisión

LA PEPA!

por HORACIO SPERATTI

dibujos de
JORGE SAENS SAMANIEGO

de motores de la potencia requerida y en la cantidad necesaria.

Los técnicos de Cooper elaboraron una estructura monocasco integrada —como la gran mayoría de los imprecisamente llamados monocascos— por dos vigas longitudinales tubulares, relacionadas entre sí mediante elementos estructurales transversales. A diferencia de otros monocascos, las vigas longitudinales se prolongan hasta el extremo posterior del vehículo y sólo se utiliza una estructura reticulada en el extremo delantero, para sostener en voladizo los radiadores y el tanque de aceite. Estos miembros longitudinales están construidos en duraluminio con la única excepción de las chapas que rodean al motor, que son de acero, para brindar una protección más efectiva a los depósitos de combustible que ocupan todo el volumen interno de las vigas las que, en consecuencia, carecen en absoluto de apoyos estructurales internos.

La estructura transversal que une los dos largueros en su extremo anterior está formada por dos diafragmas de acero distanciados lo necesario como para alojar entre ellos a los elementos de suspensión. Cada uno de estos diafragmas está construido con dos chapas separadas, de modo que forman una estructura excepcionalmente rígida, necesaria por otra parte para resistir los esfuerzos impuestos por suspensiones, dirección, pedalera, depósito de aceite y radiadores. Un poco más atrás y por debajo, un caño de sección cuadrada resiste el empuje de los tensores de suspensión.

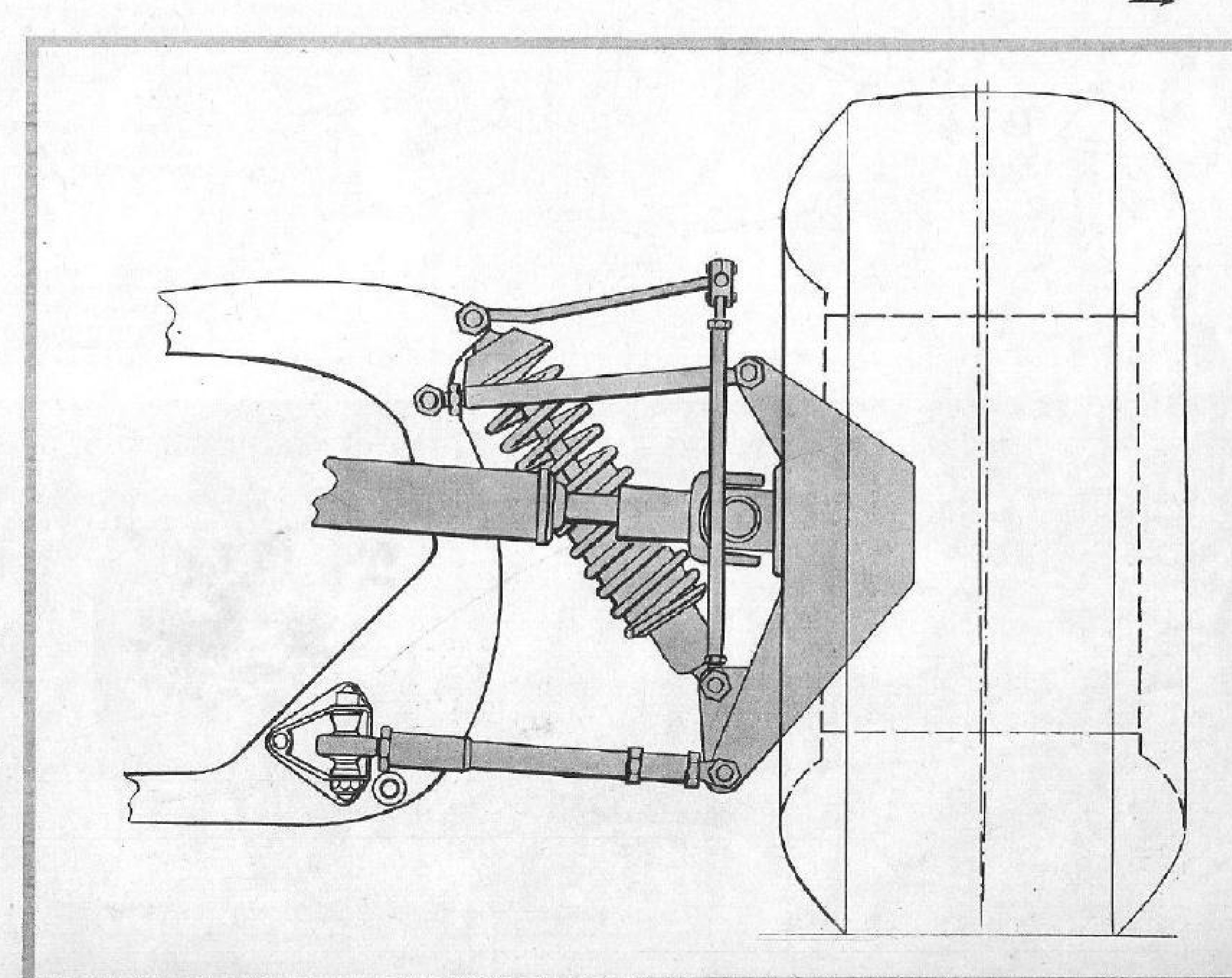
Un marco de chapa une los cajones por detrás del piloto y provee el soporte delantero del conjunto motor-transmisión. El respaldo del asiento, remachado a la parte superior de este marco, a los miembros laterales y al piso, agrega ridigez al conjunto en esta zona.

Una caja anular de acero remata el chasis en su extremo posterior. Sobre ésta descarga sus esfuerzos la suspensión y el extremo posterior del motor. El motor está montado rígidamente sobre la estructura de modo de agregar aún rigidez torsional al vehículo. Se ha aprovechado el espacio en V invertida que dejan por debajo del chasis, la unión de las cajas laterales con el piso, para pasar las tuberías de aceite, agua, combustible y líquido de frenos.

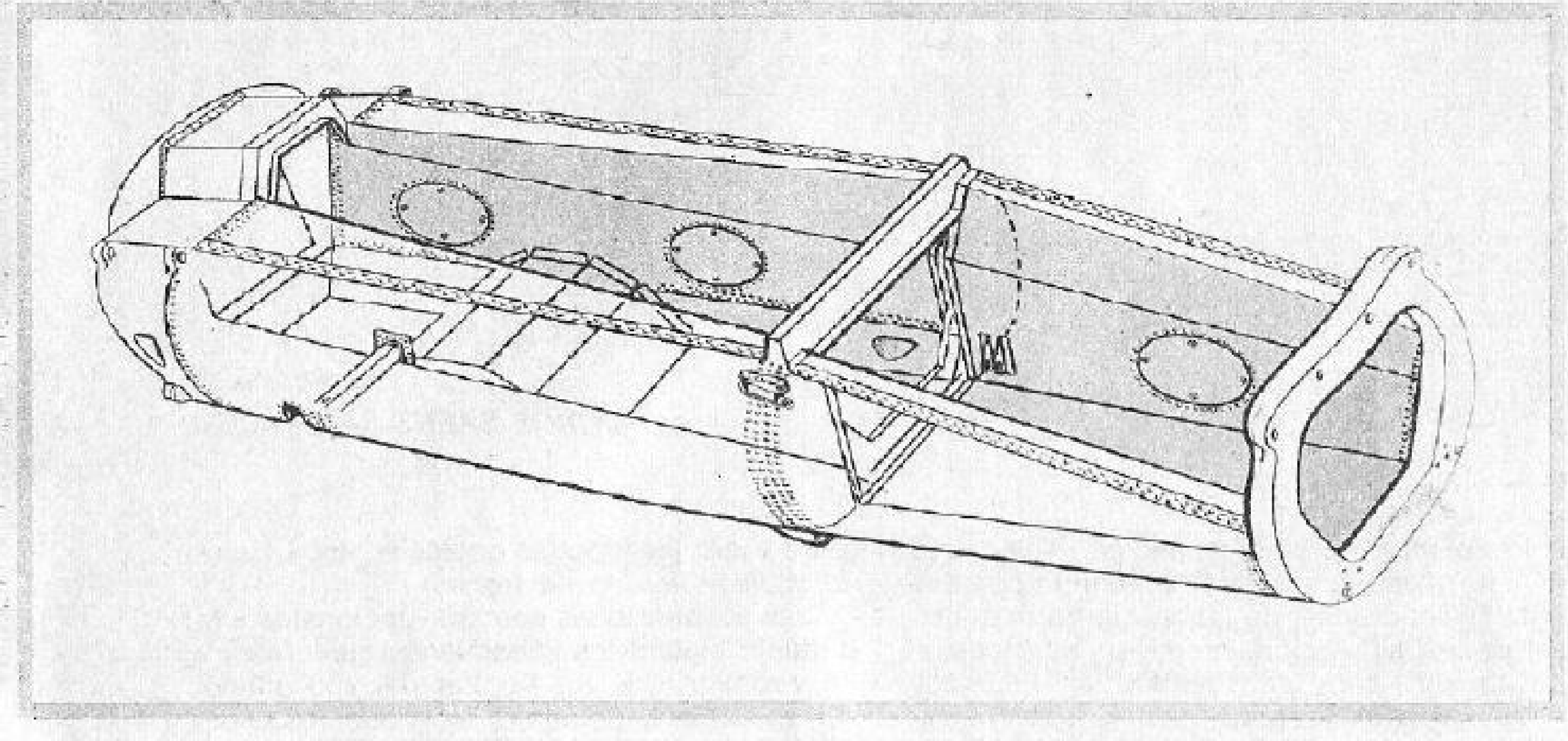
Las suspensiones son convencionales a la Lotus y siguen los lineamientos generales y la geometría de los Cooper del año último. En el extremo delantero los trapecios están integrados por un elemento superior cantilever que acciona en su extremo interno sobre el conjunto elástico-amortiguador y la barra antirrolido y un elemento inferior tubular triangulado. El soporte de punta de eje es de fundición liviana y su diseño es por demás original. El disco de freno está montado del lado interior del soporte, de modo que la punta de eje es giratoria y mueve al disco del otro lado del soporte. Esta disposición, mecánicamente sencilla, ofrece una óptima refrigeración de los frenos, hace más liviano al soporte de punta de eje y permite reducir el peso no suspendido al combinar frenos grandes con ruedas pequeñas (de 13 pulgadas).

Los trapecios de la suspensión trasera están integrados por un elemento tubular superior, un triángulo invertido inferior y dos tensores longitudinales de largo similar que →

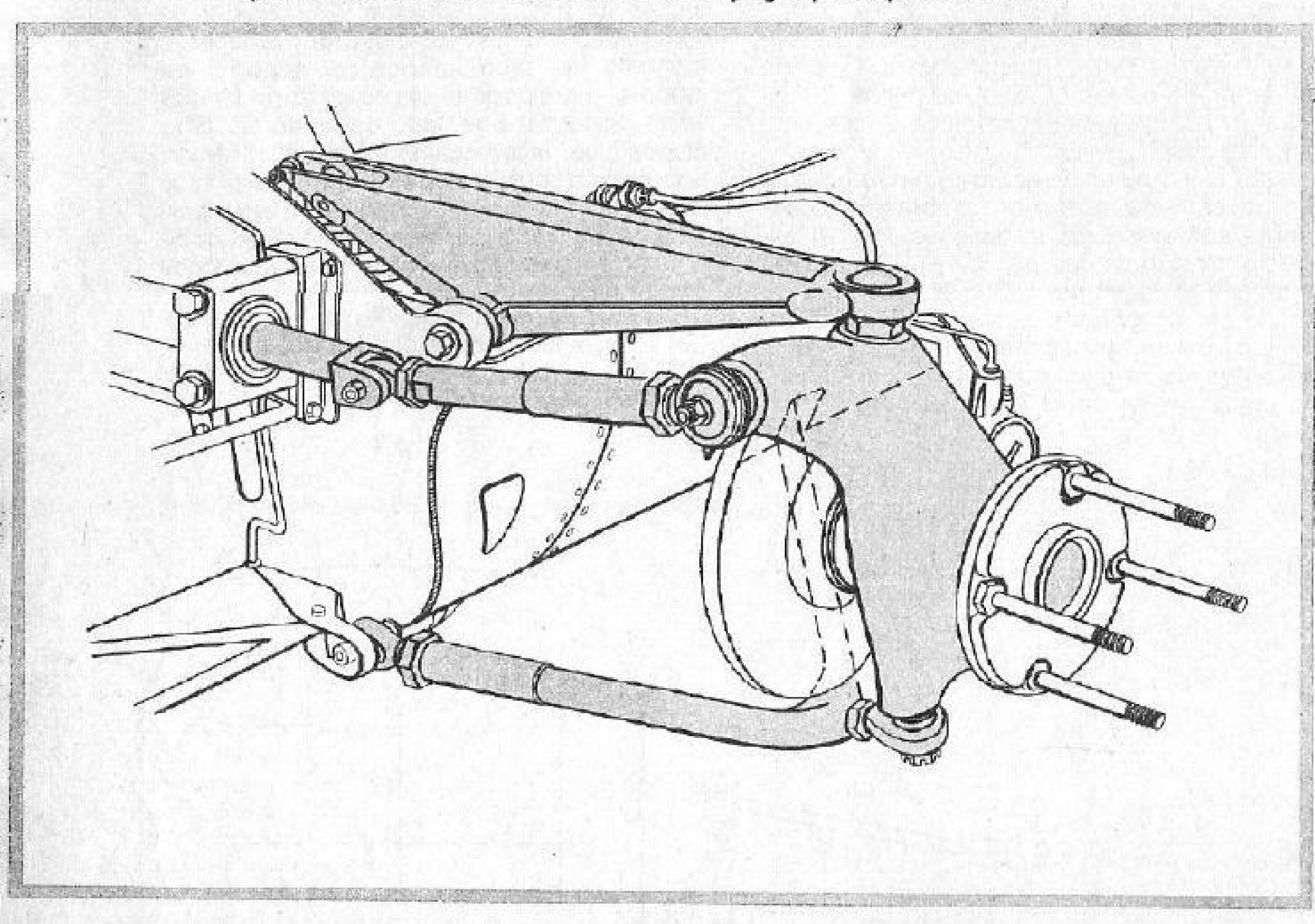
El nuevo Cooper monocasco utiliza un motor Maserati de doce cilindros y rompe con la tradición Cooper al aplicar soluciones técnicas de avanzada.



La suspensión trasera es similar a la de todos los Grand Prix actuales, con brazos transversales de largo desigual. La articulación de la parrilla inferior sobre el chasis es de nuevo tipo: esférica, de plástico, a prueba de engranamiento bajo carga.



El dibujo muestra la estructura del nuevo Cooper, desprovista de conjuntos mecánicos. Consta de dos cajones longitudinales relacionados entre sí por tres elementos transversales. Los cajones se utilizan, en toda su longitud, como depósitos de combustible. De esta estructura sobresaldrán, hacia la derecha del dibujo, el conjunto de transmisión; hacia la izquierda, un soporte tubular que sostiene el radiador combinado de aceite y agua y el depósito de aceite.



Suspensión delantera del nuevo Cooper. La parrilla superior es de chapa de acero soldada y el soporte de punta de eje es fundido en magnesio. Obsérvese la posición del disco de freno Girling, del lado interior de la suspensión.

configuran virtualmente una suspensión de paralelogramo. Los tensores y el elemento transversal superior son regulables, determinando de esa manera la comba y la convergencia de las ruedas traseras. Los resortes helicoidales son exteriores y hay una barra antirrolido regulable mediante correderas tipo BRM.

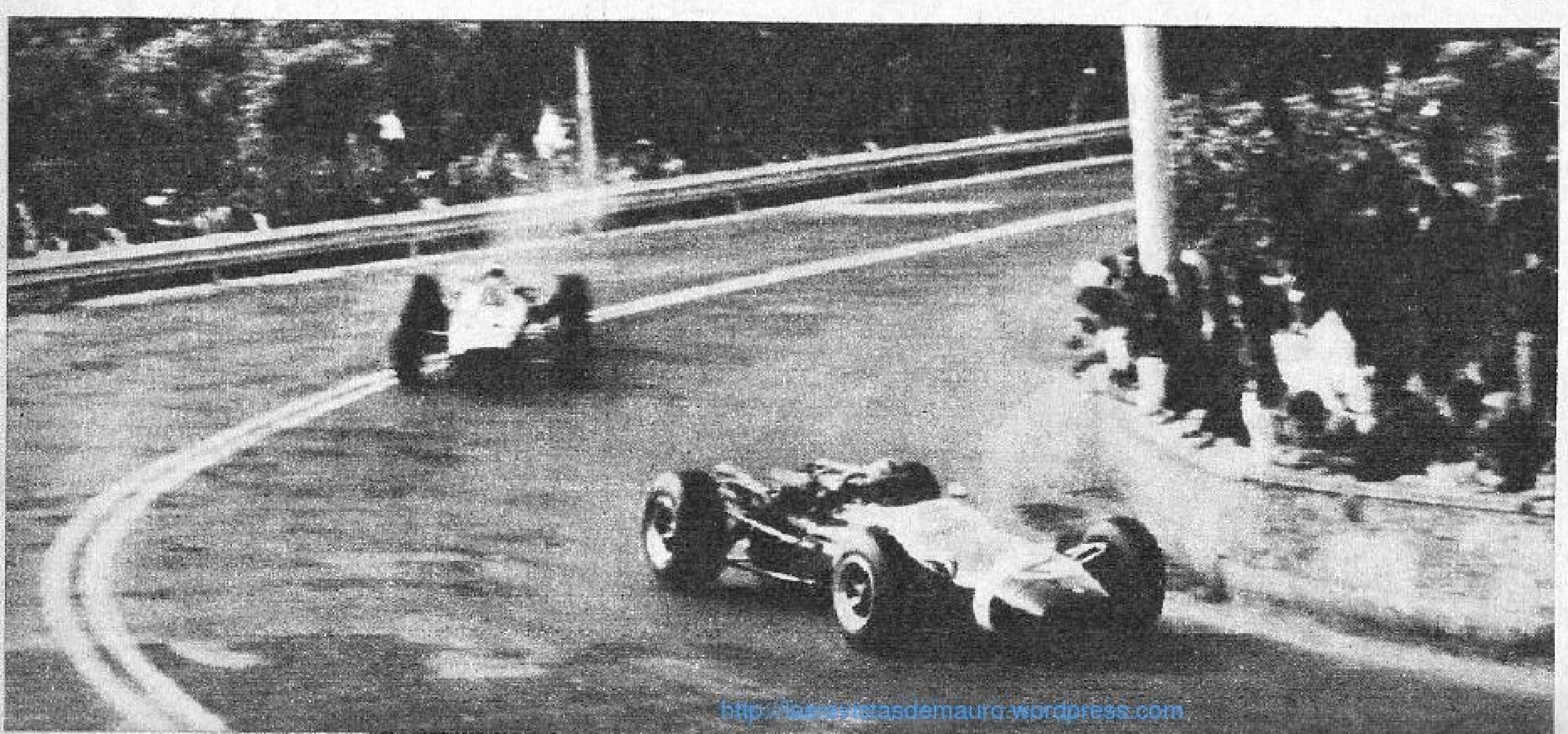
Cooper utiliza frenos Girling con discos de 10,75 pulgadas de diámetro adelante y 10, pulgadas atrás, alimentados por doble bomba. El efecto diferencial está diseñado en la diferencia de diámetro de los respectivos pistones y puede además regularse en el balancín que, desde el pedal, acciona las dos bombas simultáneamente. Las ruedas de aleación liviana, con cuatro bulones de fijación, son de nuevo tipo y tienen perforaciones que permiten el paso de aire hacia los frenos.

La primera etapa constructiva de los nuevos Cooper de Fórmula Uno comprende la terminación de seis automóviles: tres de ellos quedarán en manos del equipo oficial Cooper, uno será utilizado por el equipo de Rob Walker, otro por el francés Guy Ligier y el sexto lo utilizará Richie Ginther.

Los motores Maserati han sido desarrollados bajo la dirección del Ing. Alfieri a partir del 12 cilindros en V a 60 grados nacido en 1957. Está construido totalmente en aluminio con camisas clavadas, tiene cuatro árboles de levas accionados por engranajes y las válvulas son cerradas mediante resortes de horquilla. Utiliza inyección de combustible Lucas y aceleradores a cortina tipo Dell'Orto; dos bujías por cilindro son alimentados mediante distribuidores Marelli y circuito a transistores Lucas. La circulación de gases es "directa", con escapes hacia afuera de la V.

Un embrague bidisco Borg & Beck con resorte a diafragma, une el motor a una caja ZF de cinco velocidades. Para reducir las cargas parásitas sobre los semiejes articulados han sido rediseñados los soportes de punta de eje traseros sacando hacia afuera los rulemanes de rueda. Esto a la vez que mejora la distribución de cargas sobre la llanta, permite utilizar semiejes de mayor longitud.

Cooper inicia de esta manera una nueva etapa y se lanza a la recuperación del tiempo perdido.



Buenas performances alcanzó el nuevo producto inglés en la carrera de Siracusa, pero los semiejes de transmisión resultaron débiles para el par que entrega el motor Maserati.

GANO STEWART EN MONACO

Si bien las nuevas máquinas no mostraron todo su poderío, fueron batidos los records de este tradicional circuito. Segundo fué Bandini y tercero Graham Hill

El mundo automovilístico se reúne en el Principado de Mónaco dos veces por año, para asistir a otros tantos eventos de sobresaliente importancia en el calendario deportivo internacional: el Rallye de Montecarlo y el Grand Prix de Mónaco. El Grand Prix se corrió por primera vez en 1929, sobre este sinuoso y pintoresco circuito que rodea al puerto y al casino y se extiende a lo largo de la costa, en un alternar de curvas lentas y veloces y rectas muy cortas que completan los tres kilómetros de recorrido.

¡Cien veces los competidores deben frenar sus automóviles hasta 50 km/h para girar en las horquillas del gasómetro y de la estación, y cien veces deben acelerar hasta más de 200 km/h después de la curva de Saint Dévote, y luego entrar a ciegas en el túnel junto al mar, para salir enceguecidos hacia la esquina de la cigarrería. La secuencia de once curvas que exigen unos 35 cambios de velocidad por vuelta, hacen de Montecarlo uno de los circuitos más agotadores, porque no hay una sola recta larga y amplia que permita relajar la tensión unos instantes.

El Grand Prix de Mónaco es el único que se disputa actualmente sobre los rígidos límites de las calles de una ciudad. Su director es actualmente Louis Chiron, ganador de esa prueba en 1931, segundo en 1930, 1934 y 1948, y tercero en 1960. La carrera monegasca fue incorporada al calendario internacional en 1955, y generalmente es la que inicia en Europa el campeonato de Fórmula Uno. Este año tuvo, además, el privilegio de ser la primera carrera con puntaje para los automóviles de la nueva Fórmula que fija la cilindrada máxima en tres litros.

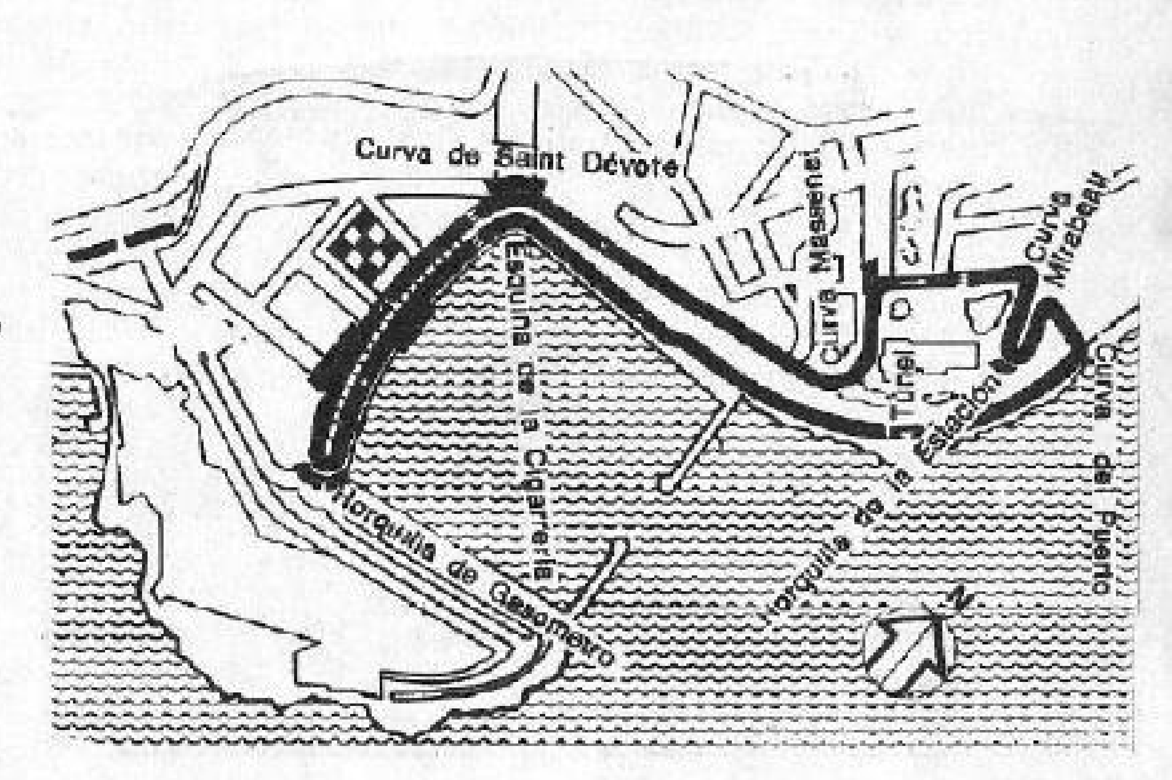
Las características de este circuito iguala las posibilidades de automóviles de potencias dispares, y por ello favoreció el triunfo de automóviles con menor potencia pero con mejores chasis que sus rivales. Tal fue la razón de los triunfos de Bugatti en los primeros años, y de Cooper con los primeros automóviles de motor trasero vistos en la posguerra. También puede ser esta la explicación del triunfo de Stewart el domingo último, con un BRM de tan sólo dos litros de cilindrada.

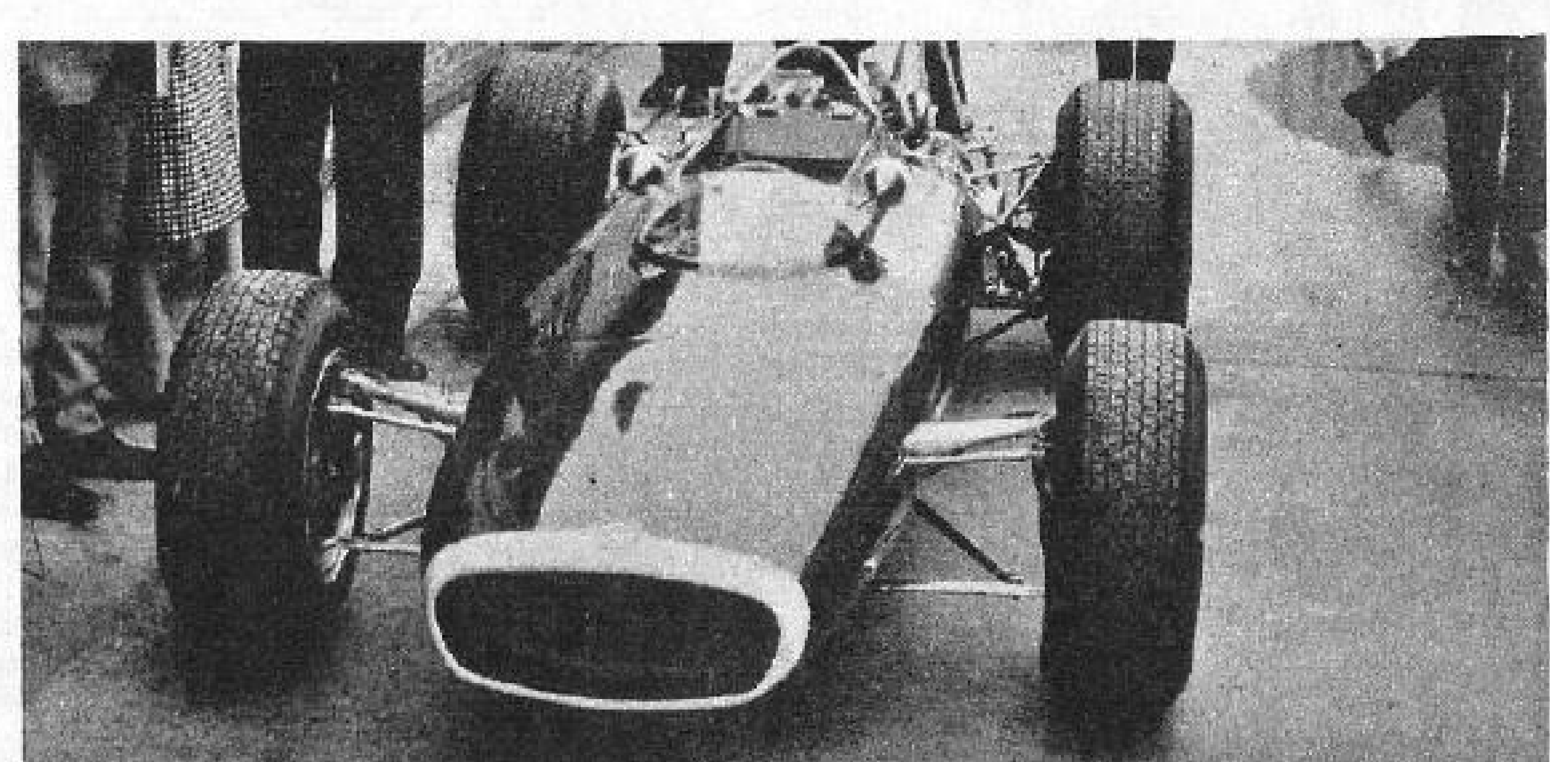
Cuando Louis Chiron bajó la bandera roja y blanca de Mónaco, John Surtees tomó la delantera mientras veía cómo su compañero de la primera línea, Jim Clark, se quedaba detenido con dificultades en el arranque de su Lotus-Climax de dos litros (1500 agrandado), lo que le costó largar en último término y así pasar en la primera vuelta al circuito. Sólo dos de los dieciocho inscriptos no pudieron largar por problemas mecánicos: el Lotus-Climax de Peter Arundell y el Mc Laren-Ford del neocelandés Chris Amon. Surtees continuó marcando el paso de la competencia por doce rondas, hasta que dificultades en el diferencial lo obligaron a detenerse en el box definitivamente. Otros cuatro siguieron ese camino: Anderson, cuyo Brabham era impulsado por un motor BRM de 2700 cm³; Hulme con su Brabham-Climax de dos litros; Bruce Mc Laren con el Mc Laren-Ford de tres litros y Jack Brabham con el Repco de tres litros recientemente triunfador en Silverstone.

Al cumplirse la cuarta parte de la competencia, Jackie Stewart había aprovechado el camino libre dejado por Surtees y era el cómodo dominador. Bandini le seguía los pasos, a diez segundos de distancia, pero era muy asediado por el Cooper-Maserati de Jochen Rindt, el BRM de dos litros (1.500 agrandado) de Graham Hill y el Lotus de Clark que estaba recuperando terreno en gran forma. Ginther encabezaba el pelotón de retaguardia, reteniendo el sexto puesto.

Cuando transcurrían más de cuarenta vueltas, Hill se colocó en la tercera posición desalojando a Rindt, quien perdió otra colocación a manos de Jim Clark, en la vuelta 48ª. Clark continuaba con su ritmo avasallador en procura de Graham Hill; la diferencia era entonces de un segundo y medio. Las primeras 50 vueltas señalaban a Stewart como puntero, seguido de Bandini, con su Ferrari, im-

La telefoto de AP registra el momento en que Stewart llega triunfador en el Gran Premio de Mónaco. A la derecha, posa para CORSA el nuevo caballito de batalla de la BRM que tuvo el domingo una presentación bastante auspiciosa.





XXIV GRAN PRIX DE MONACO
Montecarlo - 22/V/66
CLASIFICACION

Pos.	Conductor	País	Marca	Tiempo
1º	Stewart, Jackie	Gran Bretaña .	BRM V8	2h 33m 10s 5
2º	Bandini, Lorenzo	Italia	Ferrari-Dino V6.	2h 37m 39s 6
3º	Hill, Graham	Gran Bretaña .	BRM V8	99 vueltas
4º	Bondurant, Robert ...	Estados Unidos	BRM V8	95 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,139 km/h.

RECORD DE VUELTA: Lorenzo Bandini en 1m29s8, a promedio de 126,08 km/h.

BELTOISE EN I

pulsado por el Dino V6 de 2.400 cm³, Graham Hill, Jim Clark, Rindt y el resto.

Sobre la vuelta 60ª se produjo lo que el público esperaba: Clark pasó a Graham Hill, asumiendo la tercera colocación, pero todas las ilusiones se desvanecieron muy pronto: la suspensión trasera del Lotus se desarmó luego de una patinada en la curva del gasómetro, acabando con las esperanzas del ídolo de Mónaco. Las actuaciones anteriores en Montecarlo lo llevaron a la categoría de ídolo: siempre debió correr desde atrás para abandonar algunas vueltas antes de finalizar y con la victoria prácticamente en sus manos. Mientras tanto, todo era tensión en los boxes de Cooper: Los cuatro Cooper-Maserati —Rindt, Ginther, Bonnier y Ligier— habían tenido problemas, lo que motivó el abandono de los primeros y el retraso del francés. Finalmente, ninguna pudo completar las vueltas necesarias para clasificarse.

En la vuelta 80ª comenzó el gran duelo entre Bandini y Stewart en pos del triunfo. Los doce segundos que los separaban parecieron ser muy importante para Bandini, quien lanzó su Ferrari al máximo para andar al límite por más de diez vueltas. Stewart no se quedó corto: él y Bandini parecieron rivalizar en establecer marcas máximas durante unas diez vueltas, hasta que Bandini volvió a quedarse atrás. Todo el esfuerzo del italiano fue compensado con el récord de vuelta, establecido en ese lapso. Poco antes había abandonado Mike Spence, con su Lotus 33-BRM de dos litros.

La carrera terminó con la victoria de Stewart, seguido de Bandini, Graham Hill, con una vuelta menos, se clasificó tercero, y Bob Bondurant cuarto, con su BRM de dos litros.

La primera competencia por el campeonato mundial nos muestra que todavía no se ha logrado una buena puesta a punto de los nuevos automóviles. Los numerosos abandonos y la presencia de pocos motores de tres litros establecieron la tónica de la competencia en la que, sin embargo, al superar todos los récords anteriores de la pista, se dio la lógica.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Stewart, Jackie	9
2º	Bandini, Lorenzo	6
3º	Hill, Graham	4
4º	Bondurant, Robert	3

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	BRM	9
2º	Ferrari	6

El equipo argentino, de mal en peor, sigue con notables fallas de organización



Cuando hace dos semanas Cupeiro y Pairetti se presentaron a su segunda carrera en suelo europeo, en Lago de Garda, CORSA sostuvo que la performance de los pilotos argentinos era desmerecida por incomprensibles fallas en la organización. Las fallas recrudecieron en la presentación del equipo el sábado pasado sobre el suelo monegasco, en la carrera preliminar al Grand Prix de Fórmula Uno y lanzaron a la operación a un fracaso total. El fracaso es más doloroso aún cuando se produjo ante la presencia de pilotos, equipos, constructores y organizadores de todo el mundo, ante quienes la imagen del país simbolizada por este desorganizado equipo, no ha de haber quedado particularmente brillante.

Con 60 inscriptos, entre los que se contaban todos y absolutamente todos los nombres de primera línea en Fórmula Tres, se largaron el viernes las pruebas de clasificación que ubicaron a Irwin y Courage en los primeros puestos; a Beltoise en tercera fila, a Pike en quinta fila. Con escaso entrenamiento y con los automóviles fuera de punto, los argentinos no lograron avanzar por delante de los puestos 23º (Cupeiro) y 46º (Pairetti), muy por debajo de lo que las performances anteriores —especialmente este último— permitían esperar. No disponiendo aún de su máquina en el equipo Charles Lucas, "Cacho" participó en esta competencia conduciendo un Brabham similar al del equipo argentino, perteneciente al Checquered Flag Team, que ubicó en el puesto 36º

EN CARRERA

El octavo Grand Prix de Mónaco de Fórmula Tres, había de disputarse al día siguiente en dos series de 16 vueltas al circuito y una final de 24 vueltas. Cada una de las series admitía la presencia de 20 competidores —40 en total— y clasificaba 11 máquinas en cada serie para hacer un total de 22 competidores en la final. En consecuencia, Cupeiro y "Cacho" participaban en las series, quedando Pairetti fuera de la clasificación.

La primera serie ofreció una movida lucha entre el campeón francés Jean Pierre Beltoise (Matra-Cosworth) y el alemán Curt Ahrens (Brabham-Cosworth), que se resolvió a favor del primero por una diferencia de 7,7 segundos. Beltoise realizó un promedio de 111,982 km/h. Jorge Cupeiro participó en esta serie, abandonando al quemarse la junta de tapa de cilindros de su Brabham; fue clasificado 17º, quedando de esa manera excluido de la competencia final.

Christopher Irwin (Brabham) dominó la segunda serie, seguido de cerca por Piers Courage (Lotus 41), quien terminó a 5,4 segundos del ganador. "Cacho" alcanzó la octava colocación, clasificándose así para la final. El promedio de esta serie fue de 113,820 km/h.

Los 22 nombres que se alinearon dos a dos en la largada de la final, hablan a las claras de la calidad de los competidores presentes en la carrera de Mónaco: Irwin y Courage; Cardwell y Williams; Beltoise y Bondurant; Ahrens y Jeaussaud; Gethin y Pike; Troberg y Beckwith; Maglione y Vidal; Offenstadt y Dubler; Widows y "Cacho"; Manfredini y Slotemaker; M. Bianchi y Corti.

Bajo el sol radiante de una tarde primaveral, calurosa y húmeda, bajó la bandera de largada del octavo Grand Prix de Mónaco. Courage picó en punta seguido de Irwin, Williams, Beltoise, Cardwell, Ahrens, Bondurant, etc. "Cacho" hizo una mala partida, quedando en último lugar.

Ya en la segunuda vuelta Beltoise se había avanzado un puesto a costa de Williams y una vuelta después superaba a Irwin, al tiempo que el abandono de Courage por rotura del tren delantero lo dejaba en el primer puesto. El automóvil azul de Francia conducido por Beltoise elaboró una prudente distancia sobre su perseguidor inmediato, Irwiwn, para ganar sin apremios la carrera 20 vueltas más tarde. Tampoco Irwin debió luchar por su segundo puesto, mantenido durante las 24 vueltas de la carrera. Cardwell largó quinto, pasó a Ahrens en la novena vuelta y ganó otro puesto a mitad de carrera a costa de Williams, clasificándose tercero. La carrera fue así, ordenada desde el comienzo y sin lucha, y casi sin variantes en las últimas ocho vueltas.

"Cacho" había largado último; ganó un puesto en la tercera vuelta, otro puesto en la quinta y abandonó en la séptima. Dos vueltas antes del final volvió a largar para clasificarse con nueve vueltas cumplidas. El automóvil de "Cacho" perdía aceite por la tapa de válvulas, repitiendo un defecto que los mecánicos del equipo inglés ya habían tratado de solucionar luego de las pruebas de clasificación.

EQUIPO MALTRECHO

El equipo argentino que nos representa en Europa, a esta altura de su permanencia en el continente parece fallar en todos sus niveles, menos en el único en que podía tener derecho a fallar: el nivel conductivo. Ni la organización y montaje del equipo en conjunto, ni la elección de las carreras, ni el estado mecánico de los automóviles son los adecuados; los pilotos están liberados a su propia responsabilidad y no disponen de máquinas para entrenarse permanentemente y el mayor tiempo posible en cada uno de los circuitos. La publicitada "igualdad de condiciones" de los



Las efímeras actuaciones de Cupeiro y Pairetti en Europa justificaron su presencia allí. El carácter de efímero estuvo determinado por fallas en la dirección del equipo que les impidió, en las tres carreras disputadas, contar con los elementos mecánicos adecuados.





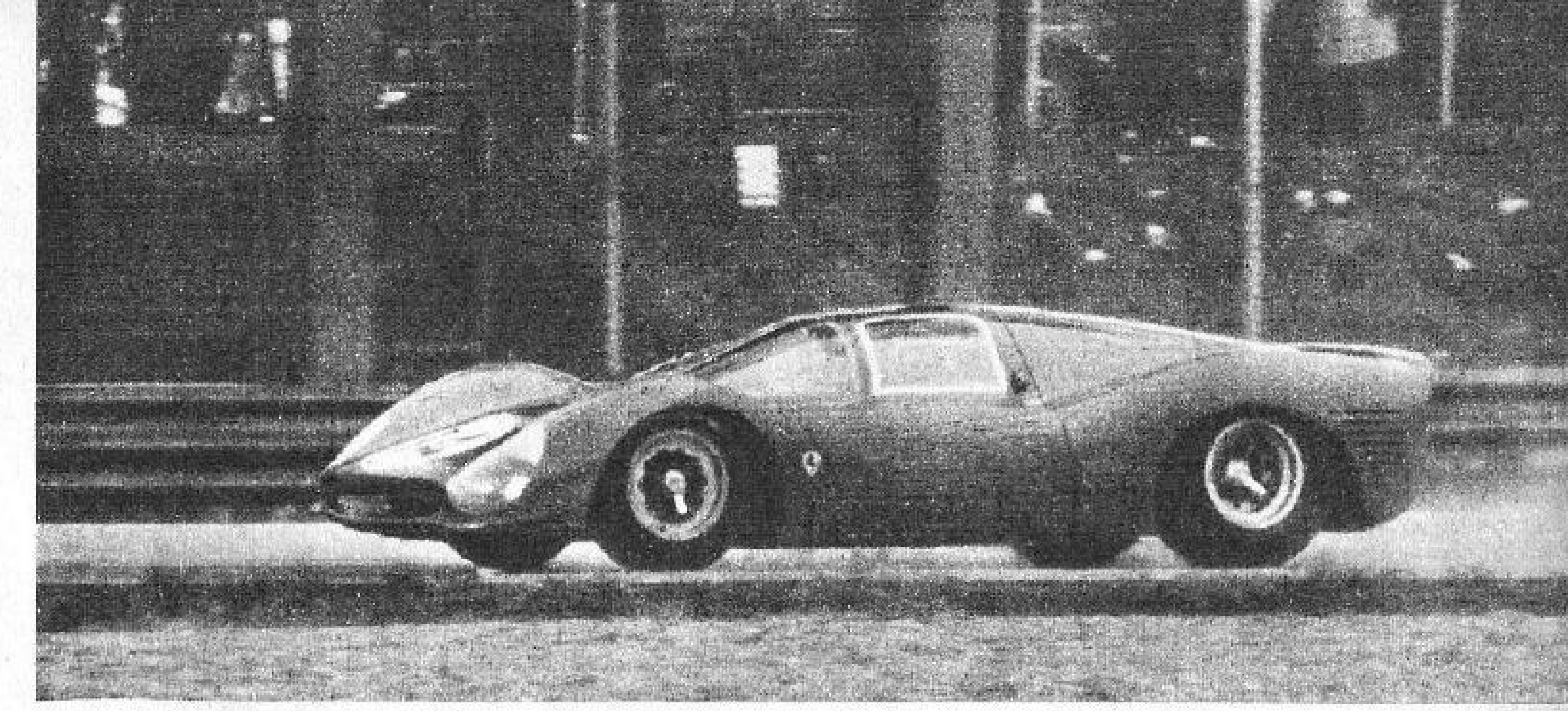
Pairetti en Monza, conversando con manos y gestos con "Geki" Russo, piloto que nos visitara en 1964; entonces era campeón italiano de la fenecida Fórmula Junior.

pilotos argentinos con los extranjeros, sólo fue cierta en la temporada argentina, y en cuanto a la elección de las máquinas. La prueba de esto puede hallarse en una simple especulación. Pairetti y Cupeiro —si bien en otro tipo de automóviles y en otro tipo de carreras— tienen una asentada experiencia conductiva, y sus edades físicas, superiores a la de la mayoría de los pilotos que participan en esta Fórmula, anotan una ventaja a su favor que las efímeras actuaciones en las carreran anteriores ponen en evidencia. "Cacho", más joven y con escasa experiencia, pero apoyado por la seriedad de un equipo inglés, obtuvo el octavo puesto en su serie y participó en la final de su primera presentación europea.

Quizá el primer error haya consistido en creer que la invocación del nombre de Juan Manuel Fangio abre todas las puertas y soluciona todos los problemas, mágicamente. Fangio está ahora en Europa y tratará, no ya que su nombre, sino que su presencia surta el mismo efecto. Esperamos.

La próxima presentación del equipo argentino tendrá lugar el día 29 en Vallelunga, cerca de Roma, pero no es seguro. En cambio es bien seguro que "Cacho" estará presente el mismo día en el circuito de Brands Hatch, Inglaterra, sobre un automóvil del equipo Charles Lucas.





La Ferrari P 3, que se impuso en Spa al elevado promedio de 211, 947 km/h.

SCARFIOTTI Y PARKES triunfaron en SPA

El sol radiante que cubría los catorce kilómetros del circuito belga de Spa-Francorchamps había hecho poner optimistas a los integrantes del equipo Ford. La competencia terminó bajo una intensa lluvia que representaba la derrota sufrida por Ford en la quinta competencia por los Campeonatos Internacionales de automóviles Sport. Lentamente, a través de las 71 vueltas y los 1.000 km, la Ferrari P3 de Mike Parkes-Ludovico Scarfiotti se fue alejando del Ford de Withmore-Gardner, la más poderosa representación del equipo norteamericano. Parkes se lanzó con todo desde el vamos y ya en la quinta vuelta 1m 09s lo separaba del Ford. El P3 siguió manteniendo su brioso andar y así llegó a sacarle una vuelta al Ford cuando Withmore se detuvo para cambiar un neumático en la sexagésima ronda. Mientras tanto, atrás continuaba la lucha Ford-Ferrari. Un Ford GT 50 y un Ferrari P2 disputaban el tercer puesto, guardabarro a guardabarro, pero dificultades en el radiador del automóvil de Maranello dejaron al Ford en el tercer lugar.

Las actuaciones más destacadas correspondieron a los Matra, Dino-Ferrari 2.000, los Porsche y a un Alpine M65. Otras actuaciones destacadas dejaron todo su brillo en los boxes, entre ellos un Chaparral conducido por Phil Hill y Jim Hall, que hizo su primera incursión por pistas europeas con un motor de 5.370 cm³.

Veinticuatro máquinas Sport-Prototipos y veintidós Sport se lanzaron en busca de los puntos para los Campeonatos Internacionales de Marcas y los Trofeos Internacionales de Automóviles Sport-Prototipos. Con la victoria de hoy, Ferrari acentúa su primera posición en el Trofeo de Prototipos, aventajando a Ford por 7 puntos (34 a 27), mientras Ford continúa a la cabeza del Campeonato Internacional de Marcas para automóviles Sport, con 37 puntos sobre 2,4 de Ferrari.



Mike Parkes, feliz por el triunfo en la dura prueba del domingo.



El otro conductor de la victoria, el italiano Ludovico Scarfiotti.

GRAND PRIX DE SPA

Spa - Francorchamps - 1000 km - 22/V/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductores	Marca	Clase	Tiempo
1º	Parkes-Scarfiotti	Ferrari 330/P3	SP-II	4h 43m 24s
2º	Whitmore-Gardner	Ford GT 40	S-III	4h 43m 29s 2
3º	Scott-Revson	Ford GT 50	S-III	69 vueltas
4º	Sutcliffe-Redman	Ford GT 40	S-III	68 vueltas
5º	Ireland-Amon	Ford Mark II	SP-II	67 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 211,947 km/h.
RECORD DE VUELTA: Mike Parkes en 3m 46s 4, a un promedio de 224,204 km/h.



EL E

Jim Clark ha conseguido superar a Fangio en la obtencion de grandes premios, además de su triunfo en Indianápolis

Si hasta ahora se citaba como grandes campeones del automovilismo mundial a los Nuvolari, Fangio y Ascari, hoy es ya forzoso incorporar a esa breve lista de privilegiados a Jim Clark. Una simple consideración de los premios conseguidos bastaría para ello. Mientras Juan Manuel Fangio ganó 14 Grandes Premios a lo largo de toda su carrera, Clark —que sólo tiene veintiocho años y aún le queda mucho camino por recorrer— posee en su vitrina una veintena de trofeos como prueba de otros tantos Grandes Premios en los que su bólido atravesó la línea de llegada en la primera posición.

El "escocés volador", como ya le llaman algunos, se llevó el campeonato mundial de automovilismo en Fórmula 1 de 1965 con la misma limpieza con que lo logró en 1963. Sin añadir la hazaña de Indianápolis, que asombró a todos.

NO HAY GOLPE DE SUERTE

Sin contar para nada su clase de gran volante, bastarían esos títulos para otorgarle un puesto relevante. Pero es que Clark no se ha alzado con la victoria por un simple golpe de suerte, sino que ha sido y es un corredor voluntarioso que escaló, peldaño a peldaño, la cumbre de la fama. Si no recordamos mal, en su primera prueba profesional Jim Clark fue el último clasificado. De entonces a estos días han transcurrido menos de ocho años, y en ese lapso el campeón mundial trabajó con ahínco.

Ha aprendido a dosificar sus nervios, ha estudiado las pistas palmo a palmo, ha buceado en mecánica a fondo, y actualmente conoce el ve-

SCOCES VOLADOR



Colin Chapman y Jim Clark muestran alegremente sus dentaduras. El constructor y el piloto se han combinado en la fórmula ideal de los últimos años.

hiculo como la palma de su mano. El Lotus no tiene ningún secreto para él. Tal vez su triunfo se cifre en ésto: en que sabe sacar el máximo rendimiento a la máquina, cuidándola hasta verdaderos extremos.

Hay que unir además a sus méritos el excelente sentido táctico que desarrolla en todas las carreras. Normalmente, Clark emplea una técnica que hasta el momento le ha dado excelentes resultados. Desde el principio de la competición se emplea a fondo, procura sacar el máximo potencial de su motor en las primeras vueltas para distanciarse de sus competidores rápidamente. Luego, teniendo perfecto conocimiento del estado de su motor, procura mantener la ventaja, esforzándose en una regularidad envidiable. De esta forma han sido varias las carreras en las que Clark se presentó solitario en la meta.

Otra de las cualidades del conductor británico es su gran temperamento, el dominio total que tiene de su persona. Recordamos que el pasado año un aguacero se abatió sobre la pista momentos antes de comenzar una prueba, y mientras que los demás pilotos y mecánicos se lamentaban del peligroso estado del suelo, en donde los neumáticos no podrían adherirse, Clark estaba impávido, como si aquello no fuera con él. Y cuando comenzó la carrera, apretó el acelerador del auto como si se tratase de otra competencia cualquiera, como si la pista se encontrase en las mejores condiciones. Sin embargo, él mismo ha declarado:

—Tengo miedo algunas veces, éso es algo que no se puede evitar. Y, desde luego, no corro por dinero, aunque en mi situación actual es algo que me importa bastante. Para mí el automovilismo es una pasión, como los alpinistas, por ejemplo, que se exponen a los mayores peligros por simple amor al deporte.

CAMINO DEL TRIUNFO

Jim Clark nunca pensó en el automovilismo. Nació en Escocia y su padre era propietario de una granja; él nunca había salido de aquellos límites. Todo continuó igual hasta que un día su primo, Alec Calder, participó en una competición. Jim Clark fue a verla. Su primo no ganó, pero la carrera —en la que Mike Hawthorn fue vencedor— fue tan maravillosa que Clark comenzó a notar en él el gusanillo del automovilismo. Sus compañeros de juegos, más tarde, le animaron y por fin, con su licencia de conducir reglamentaria comenzó a tomarle gusto a la velocidad. Sus primeras confrontaciones con otros volantes fueron en la categoría juniors, dentro de la fórmula 3.

Recordando aquellos tiempos, dice Clark:

—Vencer, en deporte y en todo, es cuestión de perseverancia, de voluntad. Es preciso aprender. Aprender a dominarse, atemplar los nervios, a identificarse con el automóvil como si fuera la continuación de uno mismo, como si perteneciera a sus brazos y a sus ojos.

Luego, le llegó la hora feliz: la hora en que Colin Chapman, ex ingeniero aeronáutico y descubridor de talentos de la Lotus, además de su diseñador, se fijó en él depositando toda su confianza. Así comenzó Clark en la Fórmula 1, aunque después actuaría varias veces con Aston Martin. Sus pruebas no daban mucha sensación de velocidad, pero los promedios que conseguía, esa regularidad envidiable, le hacían destacar como gran campeón. Y entonces comenzaron a llegar los triunfos. Gran Bretaña, Holanda, México, Africa del Sur, Francia, son escenarios de sus victorias. Y por fin en el año 1963, sobre un Lotus 25 diseñado por Chapman, venció en cinco de las siete pruebas puntuables, alzándose con los laureles mundiales, algo que nadie había conseguido a edad tan temprana.

En todo su haber sólo hay un borrón: la muerte del piloto alemán Von Trips en el circuito de Monza, que achacan a culpabilidad de Clark por haber embestido éste con su vehículo al del germano, obligándolo a salirse de la pista y estrellarse, y también ocasionando la muerte de catorce espectadores más. Sin embargo, el conductor es tajante a este respecto:

—Por favor, no me mencionen la desgracia de Von Trips. Yo sé que fue un error de él y tengo la conciencia tranquila.

Clark arguye que fue el alemán quien frenó demasiado bruscamente, con lo cual su Lotus ocho cilindros, que hasta el mismo Moss se había negado a conducir en cierta ocasión, se precipitó sobre el Ferrari de Von Trips. Más tarde, la policía italiana quiso pedirle cuentas, pero el inglés alegó no conocer el idioma, negándose a firmar una declaración y ausentándose de inmediato del país mediterráneo.

"EL HOMBRE SIEMPRE DOMINARA AL AUTOMOVIL"

El pasado año Clark revalidó su título sin que nada lo empañara. Sobre todo en la decisiva prueba de Indianápolis, el Lotus 38 de Colin Chapman dio excelentes pruebas de lo que podía rendir bajo las manos de Clark, quien allí sólo había conseguido, en ediciones anteriores, un segundo puesto, y donde hasta ese momento el triunfo era habitualmente para los norteamericanos. La victoria fue incomparable.

El diseñador dijo entonces:

—Habíamos ido dos veces a Indianápolis y trabajamos, más o menos, dando palos de ciego. Ahora sabíamos lo que era necesario para triunfar, y este nuevo modelo fue el vencedor.

Esta carrera fue importantísima para Clark, como él mismo lo manifestó, pero le privó de correr en Montecarlo, un día antes, a 8.000 kmts. de distancia.

—Espero que pronto habrá aviones supersónicos de línea. Los necesito para poder participar en todas las pruebas automovilísticas.

El campeón ha señalado también, a propósito de los nuevos bólidos:

—No creo que un día los autos alcancen una velocidad que no pueda superar el hombre.

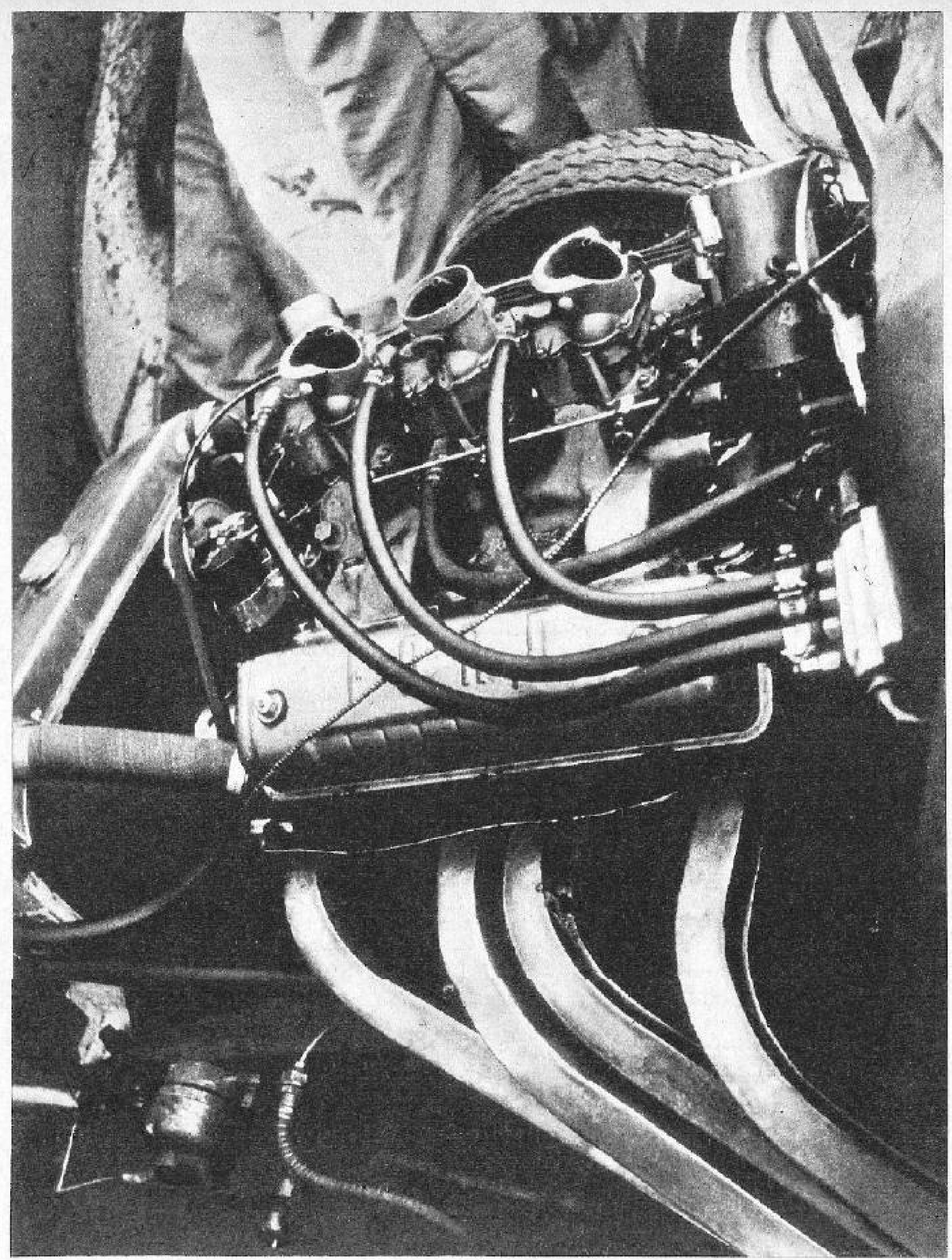
Jim Clark, el "escocés volador", ha superado a todos. A los Nuvolari, Fangio y Ascari. Es toda una gran figura.

SUS SECRETOS

Experiencia - Tenacidad - Dominio técnico - Táctica impecable. Confiesa que algunas veces tiene miedo y asegura que no corre por dinero sino por pasión. Del accidente de Von Trips prefiere no hablar, aunque tiene la conciencia tranquila.



En la Argentina, los corredores se enojan cuando los llamamos cariñosamente "chacareros". Por el contrario, Jim Clark se enorgullece de su granja y cuando no maneja el Lotus se entretiene tusando ovejitas. Aparte, es el Campeón Mundial.



El TC también advirtió la importancia de los conductos de escape, aunque se proceda más experimentalmente que analíticamente. En el F-100 de Galbato se aprecia la suavidad de las curvas en los tubos.

EL MOTOR

4) ADMISION Y ESCAPE

por GUILLERMO MARTIRE

El tema de las modificaciones en los sistemas de admisión y escape de los motores sometidos a "preparación" —siempre haciendo abstracción de las limitaciones reglamentarias de los diferentes códigos deportivos— está íntimamente ligado al de la distribución, es decir, al de las modificaciones del sistema que regula el pasaje de mezcla combustible del exterior al cilindro y viceversa, una vez que el proceso de combustión se cumplió.

Este concepto no es sino la extensión del hecho de que los conductos de admisión y escape forman parte de la distribución, ya que de sus formas y dimensiones depende en gran parte el funcionamiento de los motores.

Los ángulos de reglaje de la distribución (que se apartan en los motores preparados deportivamente, en mayor grado, del reglaje teórico) se determinan para aprovechar la dinámica originada por los ciclos termodinámicos de los mismos. Esa dinámica (fenómenos inerciales y vibratorios) de los gases combustibles antes y después de su procesamiento, es aprovechada para lograr un mejor rendimiento volumétrico que a la postre arrojará un mayor poder de expansión dentro de los cilindros.

Durante el funcionamiento de un motor a explosión hay una acción de bombeo aspirante en el lado de la admisión y expelente en el lado del escape. El volumen de mezcla aspirado en cada carrera de los pistones es prácticamente igual al de los cilindros correspondientes (generalmente menor); en cambio, del lado del escape salen en cantidad mayor, dado que incluyen productos de la combustión. Ahora bien, esos gases (aire más combustible vaporizado) no fluyen por los conductos a una velocidad constante y proporcional a la de rotación del motor, sino que lo hacen en forma de "burbujas" en rápida sucesión. Esto se puede comprender, ya que cada explosión producida en cada cilindro, origina una "burbuja" de gas que se pone a viajar velozmente por el tubo de escape.

Cada "burbuja" ocupa en el tubo de escape un espacio proporcional a su volumen, y lo mismo ocurre en el conducto de admisión con los gases frescos.

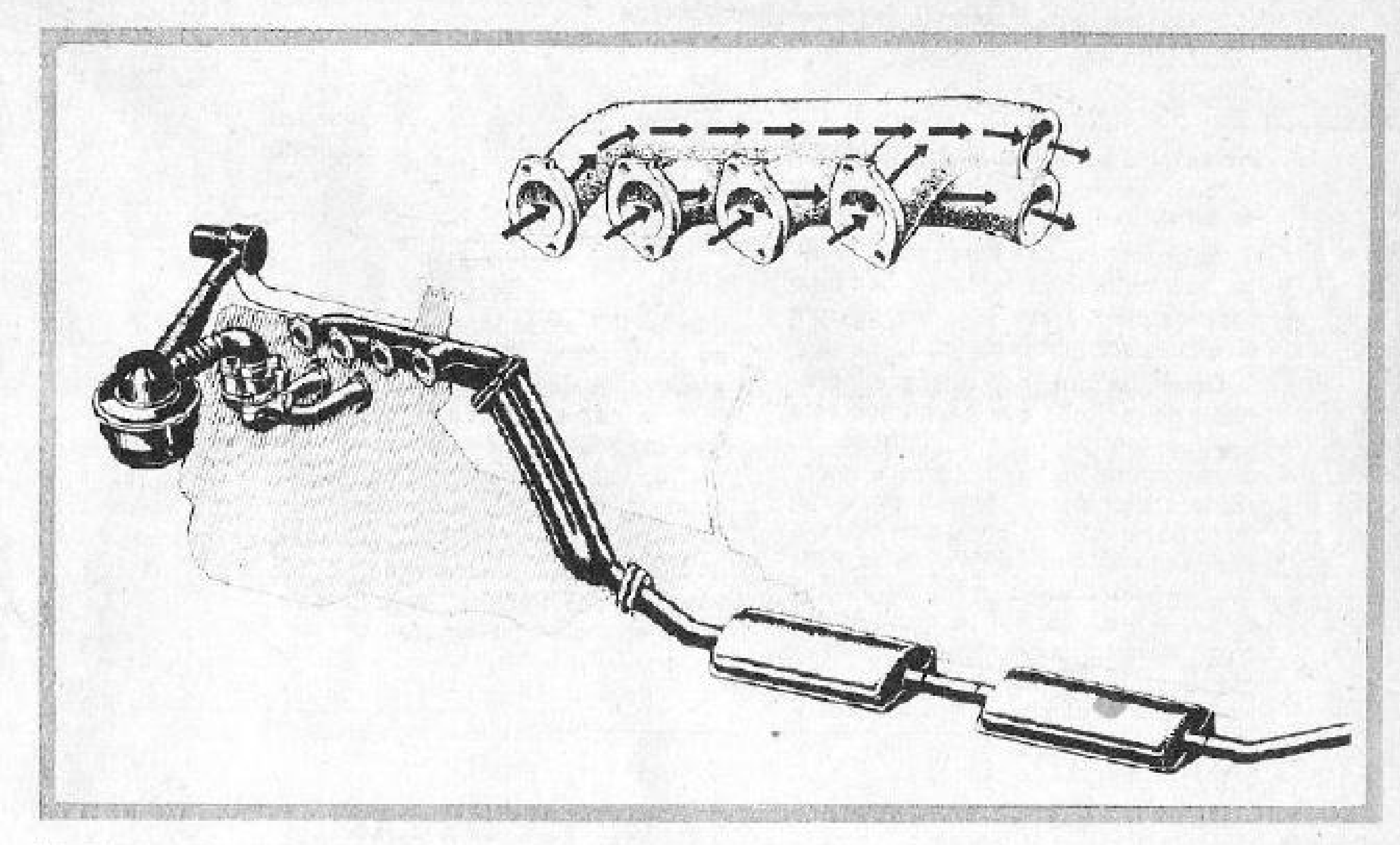
LAS MODIFICACIONES

Por un lado, el problema consiste en evitar que cada "burbuja" que sale de cada cilindro choque en el tubo de escape con la "burbuja" que salió instantes antes del cilindro adyacente y la "interfiera", para evitar la pérdida de energía correspondiente (lo mismo vale para el conducto de admisión con la correspondiente traslación de concepto), y por otro lado es conveniente utilizar esa energía inercial de las "burbujas", y su modismo pulsante (que como veremos más rigurosamente, es vibratorio) para lograr "meter" más volumen de mezcla fresca en cada embolada y aumentar el rendimiento volumétrico.

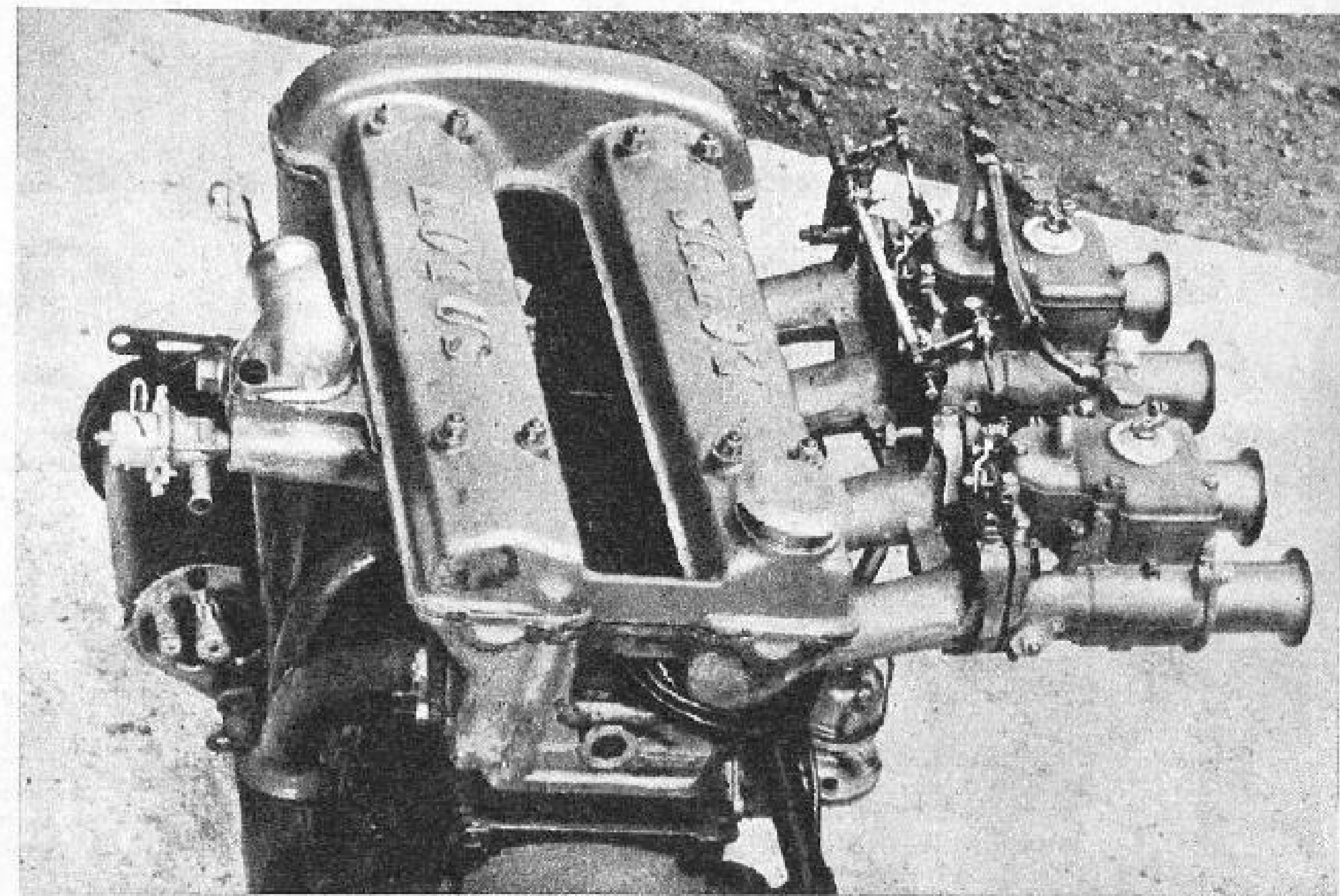
La primera parte del problema es relativamente simple, es decir aplicando elementales principios de la mecánica de fluidos, se deben diseñar conductos de admisión y escape que ofrezcan la mínima resistencia al pasaje de los gases ya sea accionando sobre la forma de los mismos (trazado suave, de curvaturas amplias) como sobre la "textura" de sus paredes (acabado especular de

las mismas). En general, se trata de hacer ingresar a los gases frescos con flujo lo más laminar posible (régimen de mínima energía) disminuyendo la turbulencia —es conveniente tratar de tomar el aire que entrará al carburador de una zona "tranquilizada", es decir exenta de torbellinos—; es por esta razón que muchas veces la remoción total del filtro de aire origina caídas de potencia, por eso hay que estudiar el problema yendo a un filtro de aire "funcional" que aparte de su función específica, "tranquilice" el aire disminuyendo el consumo de energía extra que confiere el aire turbulento en la admisión.

La "tratatura" especular de las superficies de los conductos de admisión (ya sea por pulido o por cualquier otra operación) se hace para disminuir el espesor de la capa límite que adherida a las paredes de los conductos por las rugosidades, disminuye el caudal "dinámico" de la vena fluida que puede pasar por él. El colector de admisión de los coches de turismo, que va a ser "preparado", debe ser trabajado redondeando además todos sus ángulos vivos, y ya en las proximidades de las válvulas (sobre todo de admisión) es importante el desbastado de las zonas de "interferencia" de los alojamientos de las guías de válvulas y los bordes inferiores de las troneras. Los conductos deben, asimismo, ser agrandados en las proximidades de la válvula, para compensar la restricción impuesta por el vástago de la misma (recordar que la porción de guía de válvula que sobresalía juntamente con su alojamiento, fue desbastada, es decir, ya no existe).



Un cuidadoso complejo de escape: el del BMW 1800. Ampliado se ve el dibujo de los tubos de salida (típico arreglo para motores de 4 cilindros, la salida de los cilindros 1 y 4 se unen, lo mismo que las de los cilindros 2 y 3). Los tubos de salida se unen en dos tubos intermedios, y estos finalmente en el único tubo de escape que lleva el o los silenciadores.



En el motor Ford Cortina Lotus, se estudió muy cuidadosamente la longitud de los conductos de admisión. En sus extremos lucen dos Weber DCOE.

EN LA ONDA

La segunda parte del problema, la correspondiente a la utilización de la energía inercial y vibratoria de las columnas de gases de admisión y escape para el mejoramiento del rendimiento volumétrico, es mucho más compleja y tema extensísimo como para ser tratado en forma integral en estas páginas. De todas maneras, intentaremos sacar de él lo útil para nuestros fines.

La experimentación tendiente a lograr resultados favorables en el rendimiento volumétrico de los motores (especialmente deportivos o modificados) por la vía de los conductos de admisión y escape, ha sido llamada por algunos autores "puesta en sintonía", ya que lo que se trata es producir resonancia entre el período propio de vibración de las columnas de gases frescos —por un lado— y quemados por el otro, y el período excitatriz (movimiento giratorio del motor y correspondientes aperturas de válvulas a un determinado régimen).

Es sabido que la resonancia en un cuerpo vibratorio se produce cuando coinciden en valor —y se hallan en fase— el período propio de vibración del cuerpo y el período excitatriz.

En nuestro caso son los períodos de vibración de la columna de gases dentro de sus conductos, y el período —tiempo— en que tarda en sucederse a un determinado régimen, la apertura de una de sus válvulas.

Para comprender mejor el fenómeno imaginemos un estanque circular lleno de agua, dejando caer en el centro una piedra, nace en ese punto una serie de ondas circulares que se dilatan hacia los bordes del estanque. Desde allí rebotan y se encaminan nuevamente hacia el centro, encontrándose con las que están naciendo allí. Este encuentro o combinación hace que se origine otra serie de ondas llamadas estáticas (la superficie del líquido aparece dividida en una serie de anillos que se "hinchan" o se hunden alternativamente, separadas por líneas circulares, en las que el nivel permanece constante; estas líneas se llaman nodales o de nodos, mientras que las otras se llaman vientres).

Estas ondas estáticas o estacionarias son importantes porque el movimiento originario en ellas resulta amplificado —se produjo la resonancia— y esto ocurre solamente en el caso en que la longitud de onda (nodo, vientre hinchado, nodo, vientre deprimido) sea tal que exista un vientre en el centro y otro en la periferia.

Yendo al caso de un gas (aire, por ejemplo) es importante destacar que si en un punto de su masa se crea una excitación tal como una depresión instantánea, en el mismo lugar se producirá primero un retorno a la presión ordinaria, y luego una sobrepresión igual en valor absoluto a la depresión inicial (salvo pérdidas debidas a fricción) y así sucesivamente hasta que la energía oscilatoria se agota. La representación gráfica de estas oscilaciones es una sinusoide.

Lo importante en el caso de la admisión, es que la semionda de sobrepresión (que se produce debido a la excitación original de depresión inducida por el pistón que desciende en el cilindro) llegue, cuando la válvula está abierta todavía, y que ésta se cierre cuando llega la nueva semionda de depresión. La obtención de la "sintonía" depende de la velocidad de rotación del motor y sólo puede obtenerse a un régimen determinado; también depende del intervalo que media entre la semionda de depresión y la de sobrepresión, es decir de la frecuencia del movimiento oscilatorio.

Lógicamente, esta frecuencia es a su vez función de la masa de aire (o gas) a mover (que es igual al volumen de cilindrada más el del tubo de admisión en el caso de la idem).

Vemos entonces que la sintonía depende de la longitud del tubo.

Para explicar mejor esto, y volviendo a la analogía del estanque, digamos que en el tubo se alcanza la reflexión de la onda cuando ésta llega a la extremidad. Si ésta extremidad está cerrada (válvula) el movimiento del aire es imposible (nodo) teniéndose las máximas variaciones de presión; si la extremidad está abierta, el aire está en libertad para moverse, con nulas variaciones de presión (vientre).

Como la distancia entre un nodo y el vientre sucesivo es igual a un cuarto de onda (una onda la forman dos vientres y dos nodos) la frecuencia más baja para la cual se puede obtener resonancia es la que corresponde a una longitud de onda igual a cuatro veces la longitud del tubo.

También entran frecuencias más elevadas, a condición de que el tubo (su longitud) quede comprendido en un número impar de cuartos de longitud de onda (frecuencias armónicas, la primera armónica tiene el triple de frecuencia que la fundamental y así sucesivamente). En el caso de los tubos de admisión o escape tienen importancia sólo las primeras.

Supongamos, como ejemplo, que queremos obtener el efecto de resonancia (máximo efecto de llenado) a 6.000 rpm (100 rps), vale decir, 36.000 grados por segundo, y que la duración de la admisión sea de 240 grados. La frecuencia será de 36.000 ÷ 240 = 150 ciclos por segundo. Dividiendo velocidad del so- →

nido en el aire (340 m/s) por los ciclos obtenidos (340 ÷ 150 = 2,26) obtenemos la longitud de onda de la vibración.

Si dividimos esta longitud por cuatro, se obtiene la longitud del tubo para obtener a ese régimen de rpm el efecto resonante deseado.

Desde ya que hay una gran cantidad de factores que hacen que este planteo teórico no sea riguroso: p. ej., qué porción de gas se debe tomar como masa del sistema resonante, qué parte de la duración de la admisión se reserva para la fase de sobrepresión, etc. En consecuencia este planteo teórico se toma como base para pruebas experimentales que a la postre son las que se utilizan para la construcción apropiada.

Existen fórmulas empíricas (resultado de las antedichas experiencias) que dan resultados satisfactorios; una muy usual es:

$$L = \frac{177\,C \times A}{N \times V} \times \frac{R - 1}{R + 1}$$

donde "L" es el largo del caño de admisión (en pulgadas) desde la entrada del carburador hasta la válvula; "N" es el número de rpm del motor para el cual se desea el efecto resonante; "C" es la velocidad del sonido en el aire en pies/segundo (1.118). "A" es la sección del caño en pulgadas cuadradas; "V" es la cilindrada unitaria, en pulgadas cúbicas; "R" es el índice de compresión.

Los sistemas de escape generalmente están constituidos por tubos de salida que se conectan directamente a los orificios de salida de la cabeza del motor. Luego vienen tubos intermedios que constituyen un primer reagrupamiento de los de salida, y finalmente el tubo de escape que es el que lleva el silenciador (en él convergen los intermedios). Los tubos de salida se agrupan en los intermedios, teniendo en cuenta el orden de encendido, para evitar la "arritmia" en la sucesión de las "burbujas" del escape, la eficiencia del sistema depende también lógicamente del diámetro y del largo de los tubos, por las razones de "sintonía" antes vista. En general, el diámetro de los tubos de salida es igual a la de los orificios de la cabeza de cilindros, o a lo sumo uno o dos milímetros mayor.

El largo de estos tubos de salida se puede calcular en una primera aproximación (y siempre sujeto al espacio disponible en el compartimiento del motor) con la siguiente fórmula:

$$L = \frac{A \times C \times D^2}{300\,d^2}$$

donde "L" es el largo de los tubos, en centímetros; "A" la duración (en grados) de la apertura del escape; "C" la carrera del pistón, en milímetros; "D" el diámetro, en milímetros, de los tubos, y "d", en milímetros, de la válvula de escape.

En lo que respecta al problema de la admisión y escape de los motores de dos tiempos, trataremos el tema en notas posteriores.

INDICE DE LAS NOTAS

DESARROLLO GRAFICO

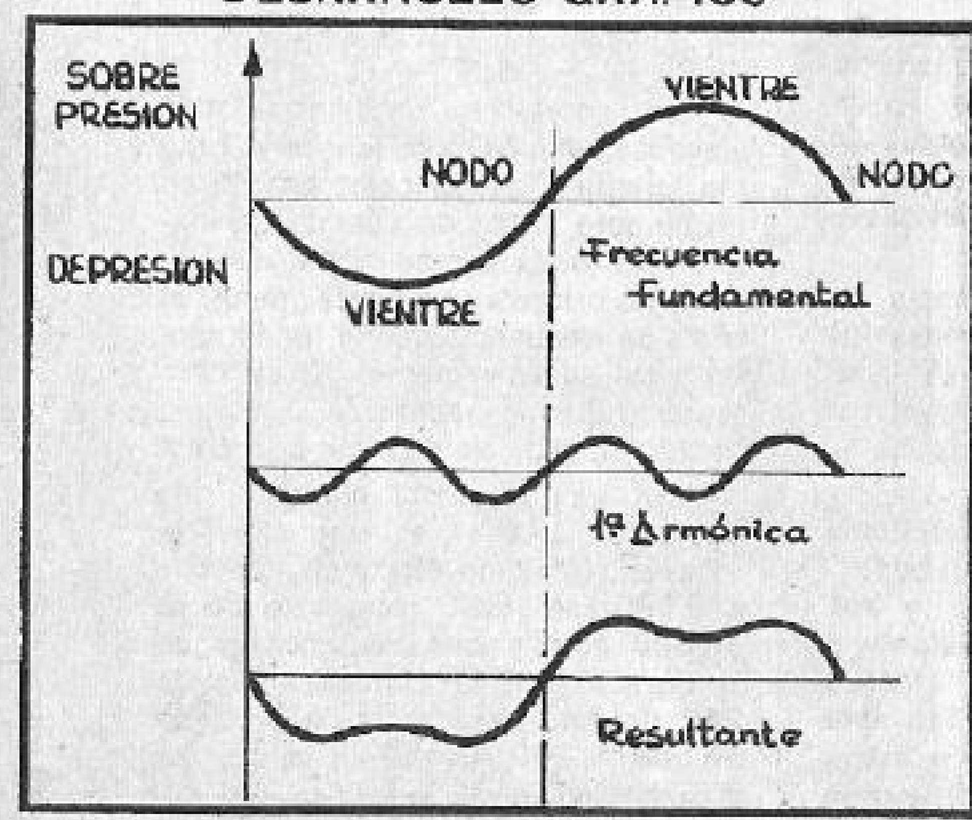


Gráfico de movimiento del gas en el conducto de admisión. Las únicas frecuencias que interesan son la fundamental y la 1ª armónica, las que compuestas dan una resultante.

TIEMPO DE HISTORIA

AHORA TODO VA EN SERIO

por RONALD HANSEN

¿Se acuerdan de Luigi Musso y Eugenio Castellotti? Hubo un tiempo de historia en el que para ganar carreras había que tener apellido italiano. No hablemos de Nuvolari, Borzacchini, Ascari padre, Campari; hablemos de tiempos más cercanos, Ascari hijo, Villoresi, Farina, y los citados Musso y Castellotti, que aquí vemos en una nostálgica foto; los dos charlando y bromeando en una pieza de hotel vaya a saber en qué parte del mundo.

Luiggi Musso se mató en un Gran Premio de Francia; Eugenio Castellotti probando un coche en el Aerautódromo de Módena, tradicional pista de ensayo de Ferrari y Maserati. Ambos eran representativos de un tipo de piloto que, lamentablemente, ha desaparecido de las pistas; en una era de aguerridos y conscientes profesionales, ahora hemos perdido un poco la perspectiva de aquella legión del '50, que en su espíritu se comparó alguna vez con un grupo de pilotos de caza de la Segunda Guerra Mundial: nunca sabían si iban a terminar una carrera vivos, pero mientras tanto, lo que hacían era divertido.

Ha cambiado mucho el panorama. Para mejor, por supuesto. Los acaudalados playboys de hace diez años han cedido lugar, casi por completo, a los serios y dedicados artesanos del volante, hombres cuya profesión es correr. Ahora hacen ski acuático para mantenerse en estado físico; antes lo hacían porque les gustaba hacer ski.

Lo de ahora es típico de un mundo que cada vez más va hacia la perfección técnica y menos hacia el amateur. No debemos lamentarnos de esta circunstancia, porque lo importante, lo trascendente es que ahora no es necesario ser multimillonario para llegar a correr un auto Grand Prix. Claro que sigue siendo indispensable integrar un núcleo de veinte o treinta hombres que manejan mejor que los otros 2.200 millones que andan desparramados por el mundo. Y eso, pese a lo que puedan decir los que pintan la franjita y usan escape libre, es muy difícil.

Castellotti tenía cosas increíbles; por ejemplo, una vez ganó la Mille Miglia en un auto abierto, bajo una pavorosa tormenta y sin antiparras. Cómo hizo, nadie sabe. Cuesta darse cuenta cómo se puede andar a 250 bajo una lluvia torrencial con los ojos descubiertos y sin protección. Otra vez, en un banquete de entrega de premios en nuestro país, un alto funcionario del Automóvil Club Argentino empezó uno de sus clásicos discursos a los gritos desaforados. Tanto gritó el hombre que Eugenio terminó por calzarse la enorme copa que le habían dado, cubriéndose la cabeza como improvisada armadura.

Otra vez andaba con su coche por el centro de Milán y se acordó que quería comprar algo en una galería. Como no había lugar en la calle, estacionó el auto dentro de la galería. Como solución práctica, era práctica. Claro que la policía, con su típica falta de sentido de humor, no lo entendió así y entonces Eugenio y el Lancia fueron a parar in galera, en celdas contiguas (al menos así lo contaba Castellotti...).

Musso tenía una extraordinaria habilidad para perder credenciales. Se afirmaba, probablemente no sin razón, que para Luigi cada credencial era la llave para un affaire sentimental. No en vano el día de la carrera solía verse los boxes llenos de bombas rubias con credencial de mecánico o piloto. Se asegura —aunque no doy fe— que una vez quiso entrar al autódromo para una práctica y el empleado de la puerta lo retuvo más de media hora antes de dejarlo entrar. Dicen que los gritos de Luigi, mientras veía a sus compañeros de equipo que daban vueltas y vueltas entrenándose, se podían cómodamente escuchar en Puente Alsina.

Ahora todo es mucho más serio. Por supuesto, es mejor que así sea.

CORDOBA

PARAISO DEL TM

Pérez, Monguzzi y Pomodoro ganaron en Hernando otra competencia del campeonato cordobés



Pomodoro cambió de categoría sin cambiar de marca. Paseó sin oposición en la reciente carrera del campeonato cordobés, cuya categoría hasta 1600 cc de cilindrada no es aún muy concurrida.



En un circuito lento y trabado como el de Hernando el Morris-Cooper de Monguzzi no podía contra los Auto-Union de Tosco y Gradassi. De estos tres excelentes pilotos, Monguzzi fue el único que no cometió un solo error y por eso ganó.

El pasado domingo 15 de mayo se disputó en la localidad de Hernando, otra de las competencias que aportan puntos para el segundo Campeonato Zonal Cordobés de Automovilismo. La carrera tuvo lugar sobre un circuito muy corto —1.800 metros— y lento, trazado entre las calles pavimentadas de la ciudad, cuidadosamente flanqueadas por fardos de pasto.

En la primera competencia, disputada sobre 15 vueltas al circuito, se impuso el De Carlo de Horacio Pérez. Pérez, Bornancini y Vainer picaron en punta en ese orden y así se mantuvieron, a escasa distancia, durante toda la carrera. La nota llamativa surgió de los entusiastas 70 años de edad del conductor del Fiat 600 clasificado sexto, don Pedro Scolari, oriundo de la vecina ciudad de Villa María.

También las categorías B y C recorrieron juntas 15 vueltas al circuito. El Renault 1093 de Midio Tosco dominó la carrera hasta que en la séptima vuelta quedó colgado de los fardos; continuó para abandonar dos vueltas después con la junta de tapa quemada. Gradassi, que lo seguía de cerca, pasó a encabezar el lote hasta que un error en el frenado en la vuelta 13 permitió que el Morris-Cooper de Monguzzi se adueñara de la carrera. Nuestro corresponsal Zanini largó quinto, pasó a Visintini y gracias al abandono de Tosco quedó tercero, resultando ganador en su categoría en la que lo siguió Ariel Lorenzi.

El amenazador Isard 1204 de Pomodoro cumplió esta vez, al adjudicarse la competencia final, reservada a automóviles de la categoría D y disputada, como las otras, en 15 vueltas al circuito. Si Carlos Pascualini pudo mantener el ritmo de Pomodoro durante las dos primeras vueltas, antes de abandonar, por rotura de embrague, no puede decirse lo mismo de los Fiat 1500 de Belliti y "Lorenzo San" que quedaron absolutamente rezagados. Un merecido aunque demasiado fácil triunfo para Pomodoro en una competencia que careció del atractivo que habían brindado las dos anteriores.

Pérez, Monguzzi, Zanini y Pomodoro recogieron valiosos puntos para el campeonato zonal, cuyo objetivo final es costear parcialmente la participación de los mejores corredores cordobeses en el Gran Premio Internacional de Turismo.

IIº CAMPEONATO ZONAL CORDOBES: Hernando - 15/V/66

CLASIFICACION

CATEGORIA A

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Pérez, Horacio	De Carlo	24m 32s 1	15
2º	Bornancini, Benjamín H.	De Carlo	24m 38 s	15
3º	Vainer, Ernesto	De Carlo	24m 36s	15
4º	Zanetti, Orlando	NSU	25m 53s	15
5º	Albrecht, Juan	Isard	26m 15s 1	15
6º	Scolari, Pedro	Fiat	25m 58s 7	14
7º	Larroca, Angel	Isard	25m 03s 2	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 66.028 km/h.
ABANDONARON: Mario Arrieta y "Búffalo Bill".

CATEGORIA BC

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Monguzzi, Angel	Morris-Cooper	22m 12s 8	15
2º	Gradassi, Héctor	Auto-Union	22m 23s 1	15
3º	Zanini, Enrique	Renault 1093	23m 15s 2	15
4º	Lorenzi, Ariel	Renault 1093	23m 33s 5	14
5º	Visintini, Rosmualdo	Auto-Union	22m 27s 1	14
6º	Carrillo, José	Renault 1093	22m 30s 2	14
7º	Terzi, Héctor	Auto-Union	23m 03s 2	14
8º	Ruiz Luque, Oscar	Renault 4L	23m 06s 1	14
9º	Neves, Antonio	Auto-Union	24m 01 s	14
10º	Naveira, Oscar	Auto-Union	22m 16s	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 72,386 km/h.
ABANDONARON: Héctor Sivila en la segunda; Midio Tosco en la novena vuelta.

CATEGORIA D

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Pomodoro, Juan	Isard 1204	22m 30s 6	15
2º	Belliti, Ricardo	Fiat 1500	23m 05s 2	15
3º	"Lorenzo San"	Fiat 1500	22m 41s 1	14
4º	Navarro, Roberto	Peugeot 403	23m 03s 4	14
5º	Malbrán, Horacio	Fiat 1500	23m 56s	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 71,951 km/h.
ABANDONARON: Carlos Pascualini en la segunda vuelta.

INDIANAPOLIS RUGE



A una semana de la gran carrera, ya se han batido todos los records: 266 km/h. También se produjeron una buena cantidad de accidentes, uno de ellos fatal

Siete participantes superaron su propio récord del año anterior en las pruebas de clasificación para las 500 Millas de Indianápolis, realizadas el último fin de semana, donde Mario Andretti superó el récord absoluto para la pista. Esto da una tónica del alto nivel competitivo que ofrecerá la publicitada carrera norteamericana, el próximo 30 de mayo. Como de costumbre y para que los 200.000 espectadores que asistieron a las prácticas no se sintieran defraudados, el primer día de clasificación la luz de peligro se encendió 19 veces, marcando otros tantos accidentes e incidentes.

Mario Andretti fue la revelación de 1965; debutante entonces, terminó la carrera en segundo lugar, detrás de Jim Clark. Este año obtuvo la cuerda en la primera fila —no definitiva aún— gracias a su promedio de 265,622 km/h, valor superior en 10 km/h al que necesitó Foyt para obtener el mismo puesto el año pasado. Jim Clark estableció un promedio de 264 km/h para obtener el segundo lugar en la primer afila, completada con el norteamericano George Snider —262 km/h de promedio para una vuelta— que es compañero de equipo de Foyt. Este último, ganador en Indianápolis en dos ocasiones anteriores fue uno de los accidentados del sábado; su vehículo resultó seriamente dañado, pero consiguió prestado un Lotus-Ford con el que estableció el sexto mejor tiempo del fin de semana.

En puestos subsiguientes se clasificaron otros dos ganadores anteriores: Parnelli Jones y Rodger Ward.

Cinco de los conductores clasificados son "debutantes" en la jerga de Indianápolis, aunque uno de ellos haya sido Campeón Mundial y otro acabe de ganar en Mónaco la primera prueba del Campeonato 1966; son ellos Graham Hill, Jack Stewart, Garr Congdon, Mel Kenyon y Art Pollard.

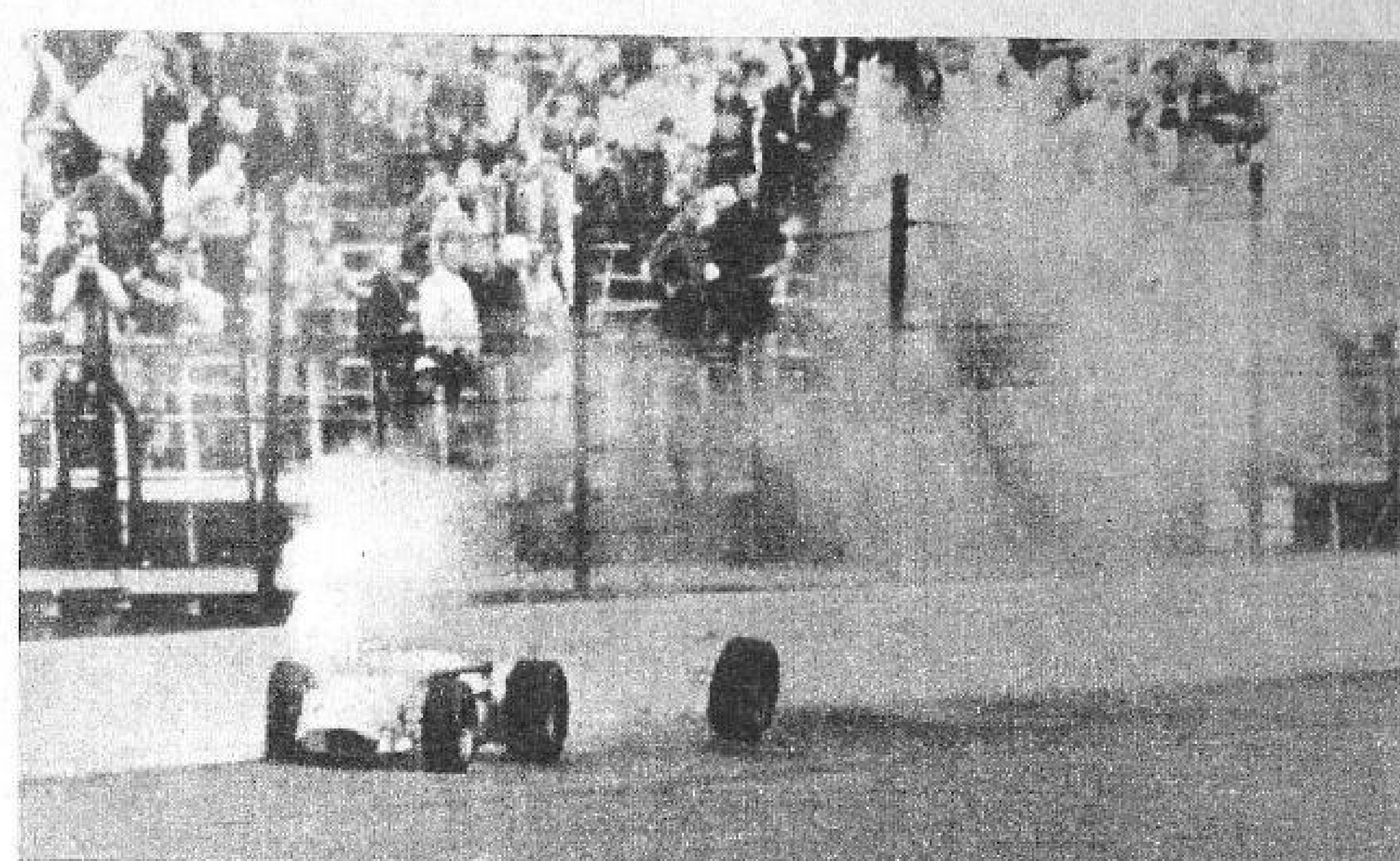
Cuando aún quedan por ocupar siete puestos en la clasificación, ingresó exactamente en el 26º lugar el primer automóvil con motor delantero. El vehículo clasificado por Bobby Grimm utiliza un chasis Watson tradicional y el nuevo motor Offenhauser de 2,7 litros con compresor.

El cierre de la lista de clasificados y de la lista de accidentados ha de completarse en la presente semana.

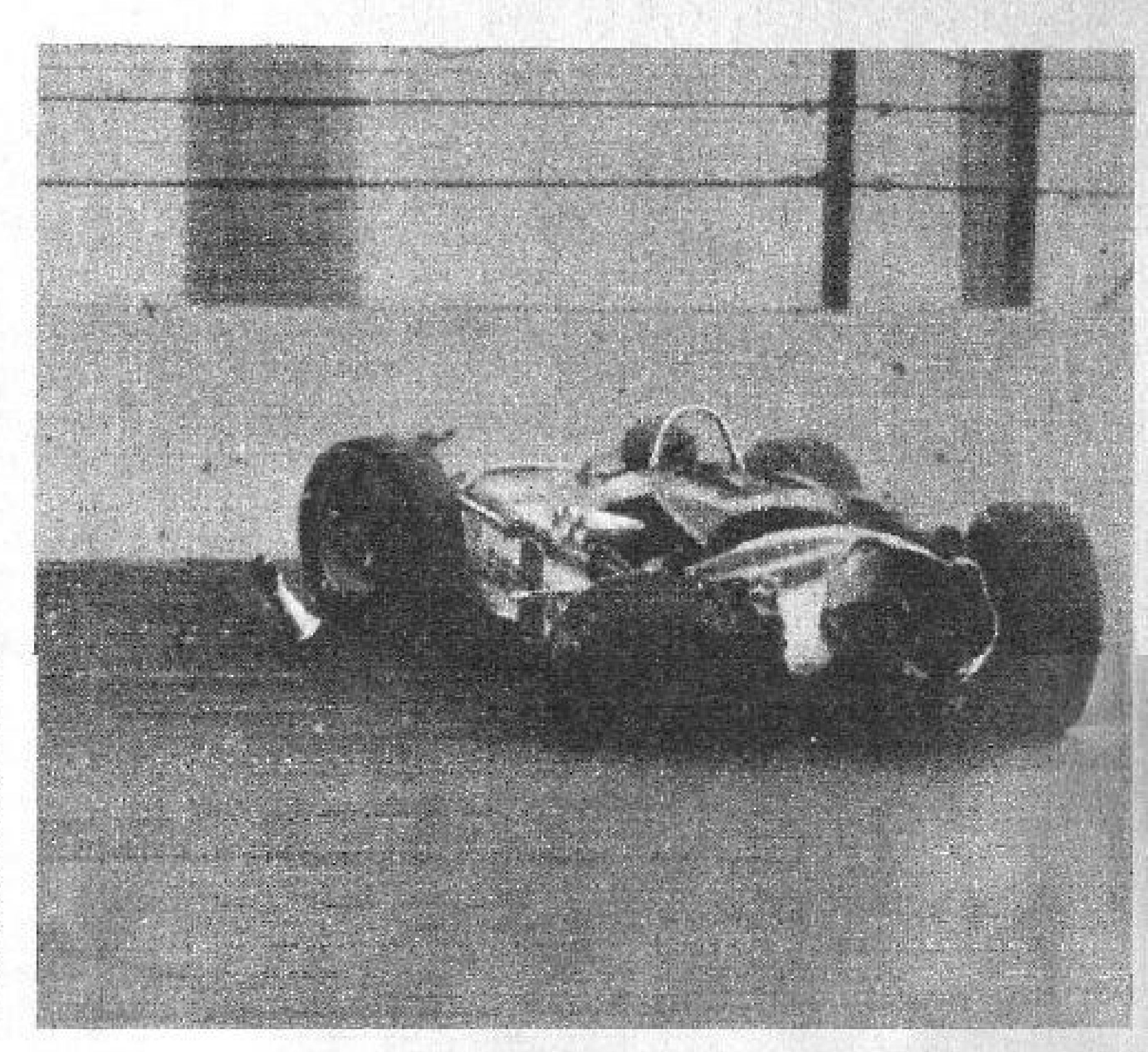




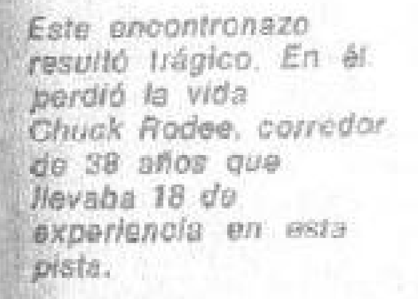
Mario Andretti es felicitado luego de haber establecido un nuevo récord de la pista roja de Indianápolis: 265,6 km/h. de promedio durante cuatro vueltas a la pista, tal como lo exige el reglamento. Extraoficialmente se le cronometró una vuelta a 269 km/h.



Un "raspón" con suerte. El coche quedó destruido, pero el piloto, Art Malone, resultó ileso

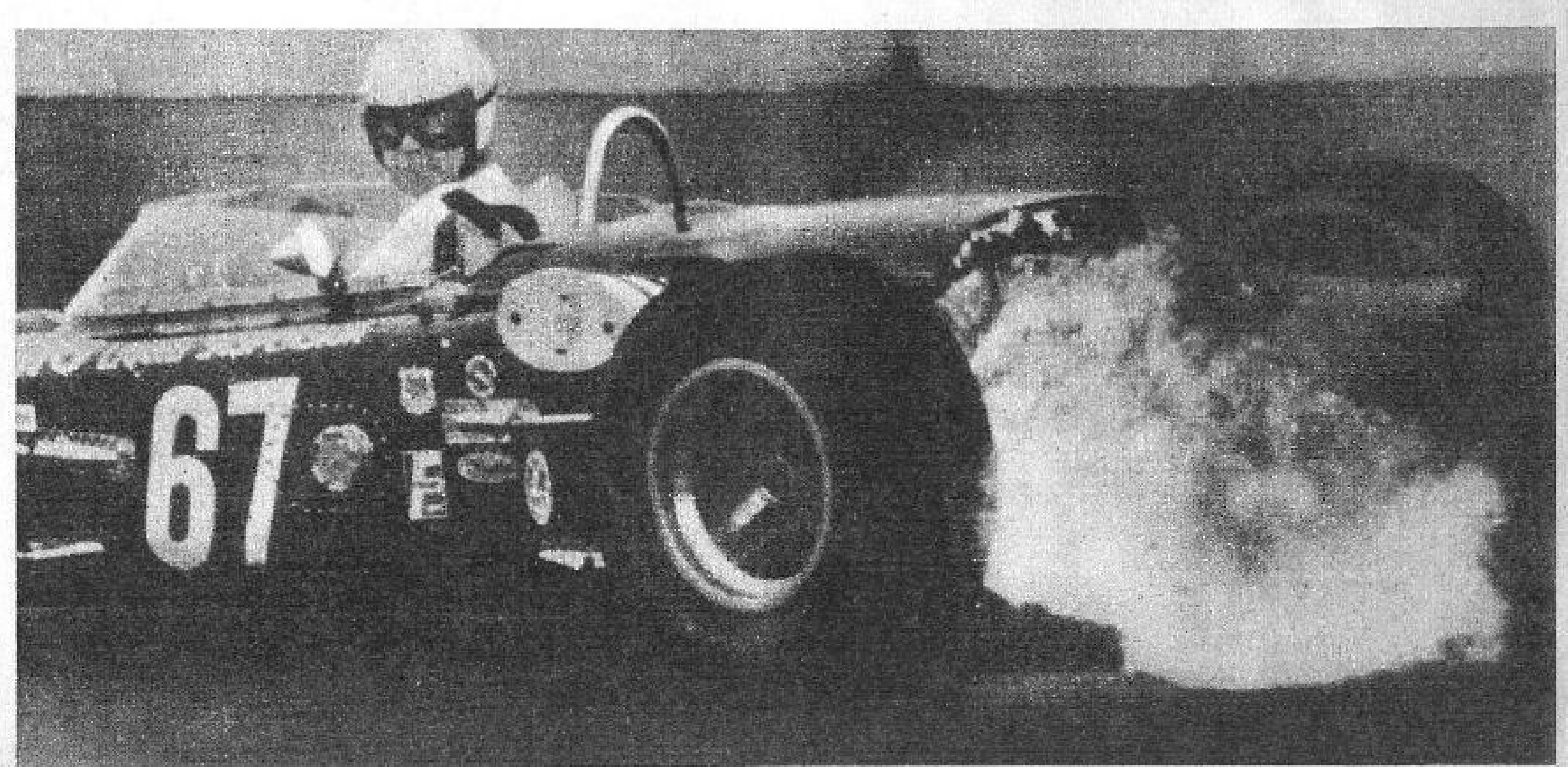


Se rompe pero no se dobla. La trágica pista ya empezó a cobrar víctimas desde los entrenamientos. Aquí vemos a uno de los accidentados, en momentos de embestir un muro de contención a más de 200 km/h.



Este encontronazo resultó trágico. En él perdió la vida Chuck Rodee, corredor de 38 años que llevaba 18 de experiencia en esta pista.

Se incendia, pero no el combustible. Aunque parezca extraño, esta vez tomó fuego el líquido de la suspensión trasera hidráulica. El corredor, Bob Veith, quedó enterito, pero maldiciendo la innovación incendiable que le hicieron sus mecánicos en la suspensión trasera: sólo faltaba que le pintaran el coche con fósforo y cargaran con gelinita el sistema de frenos.





doce horas
TERCER TRIUNFO DE ARNAIZ

por Julio Perez Balbi

Faltaron 2 horas para ser doce, pero aún con diez —producto del atraso en la largada— el espectáculo fue estupendo. Por tercera vez consecutiva Guillermo Arnaiz se adjudicó la competencia, pero esta vez por cuenta propia, es decir, sin el patrocinio oficial del equipo Siambretta; su copiloto fue esta vez el prolijo Roberto Cella.

La categoría 125 cm³ fue también ganada por una "Turismo Veloce", la número 13 de Laskac-Iglesias, quienes alcanzaron el triunfo gracias a una marcha muy regular durante toda la competencia.

La revisación de la clase 175 cm³ no se llevó a cabo por común acuerdo de los clasificados en esa categoría; según Arnaiz "nos conocemos todos y somos muy amigos; no tiene sentido".

Un galardón para el Club Motociclista Porteño fue esta competencia, perfectamente organizada y mejor fiscalizada, ya que el control de vueltas ubicado, con abrumadora lógica en la zona de frenaje de la horquilla, entregaba a quien lo solicitaba, las cinco primeras posiciones de las dos categorías, hora por hora.

Hubo muchas actuaciones dignas de mencionar, aparte de la prolijidad y perfección de los ganadores. El binomio de la Siam Nº 1 —Belverino y Salatino— de mucha velocidad y salida; la impetuosidad y estilo nada ortodoxo pero eficaz al fin de Incorvaia-Laciar, quienes perdieron el tercer puesto en la clase 125 cm³ por deficiencias mecánicas, faltando solamente media hora para la finalización de la prueba, a manos de Bonaldo-Pfeffepkorn (?); el segundo puesto de la Iso de Bevilacqua-García, las excelentes curvas de los boxes equipadas con botitas cortas.

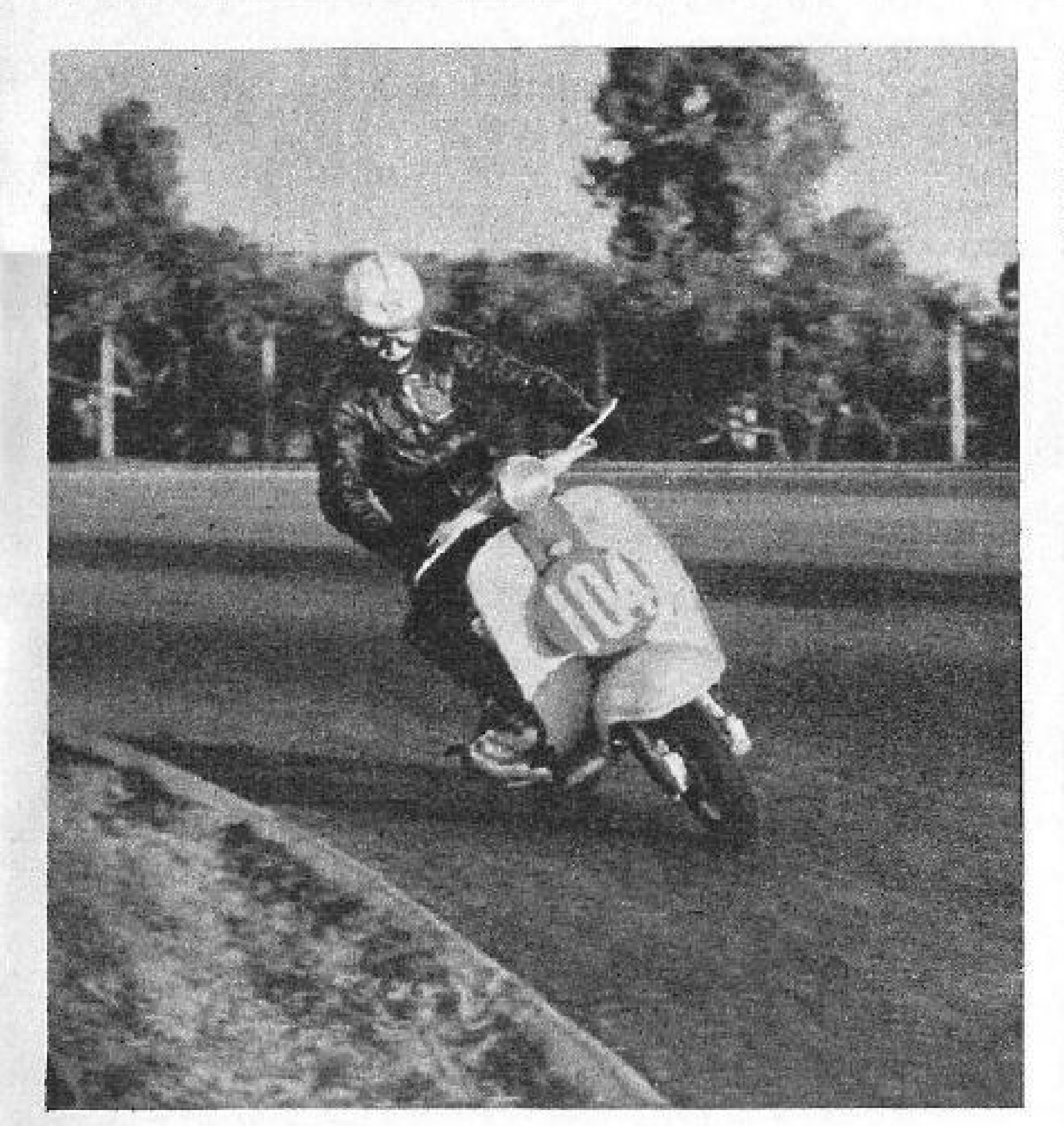
Un detalle interesante: para realizar los abastecimientos se entraba por la puerta que está al lado del primer box hasta el patio de boxes y se salía por la puerta de acceso a la pista, al lado del último box.

Las dos TV vencedoras fueron espectáculo aparte. Por un lado la total tranquilidad de Iglesias en las últimas dos horas, como consecuencia de la cantidad de vueltas de ventaja que tenía a su favor y que hasta reflejaba su cara (la tranquilidad, no las vueltas).

Por otra parte, Arnaiz reafirmó virtudes y pertenece, sin lugar a dudas, al grupo de los motociclistas argentinos que tienen verdadera exquisitez conductiva. Entraba a la horquilla con el motor en alta; siempre armado, siempre sobre la misma línea ideal. Cella, menos veloz pero igualmente prolijo, siempre entregó el medio mecánico en las mismas condiciones en que lo recibió.

Fue sin lugar a dudas una prueba de "endurance" muy buena y tuvo alternativas interesantes que demostraron nuevamente la altura de técnicos y mecánicos argentinos.

El Club Motociclista Porteño sabe hacer las cosas y bien, pero esta vez se les escapó algo muy importante: promocionar la carrera. El periodismo en general careció de información antes de la carrera y, en consecuencia, faltó al evento la necesaria promoción. Es imprescindible al motociclismo la difusión de sus competencias, para que no se vean las tribunas completamente vacías, como el domingo pasado.



Arnáiz y Cella —calidad y consistencia fueron sus respectivos méritos— llevaron al triunfo la Siambretta Nº 104 luego de sufrir diez horas de frío que debieron ser doce (¡brrr...!).



Laskac-Iglesias (13) lograron el triunfo en la clase 125 cm³.; Belverino-Salatino (1) segundos al final, disfrutan de unos momentos delante del ganador, al perder una vuelta.

LAS DOCE HORAS EN MOTONETAS
Premio Imperial Cord
Circuito No 1 del Autodromo de Buenos Aires
Clasificación

Clase 125 cm3

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Vtas.
1º	13	Laskac, Juan - Iglesias, Luis M.	Lambretta	277
2º	1	Belverino, José - Salatino, Eduardo	Siambretta	268
3º	10	Bonaldo, Mario A. - Pfeffepkorn, Máximo O.	Lambretta	256
4º	7	Incorvaia, Francisco - Laciar, Américo	Siambretta	254
5º	12	Augustinowicz Roberto - Bollar, Santiago	Siambretta	231

Clase 175 cm3

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Vtas.
1º	104	Arnáiz, Guillermo - Cella, Roberto	Siambretta	298
2º	100	Meriggi, Osvaldo - Fanger, Rumel	Siambretta	254
3º	105	Maneyro, Fernando - Pingitore, Jorge	Siam T.V.	221
4º	101	Bevilacqua, Juan J. - García, Alberto C.	Iso	207
5º	106	Vidal, Hugo Román - Tucci, Alfredo R.	Siam T.V.	165

PROMEDIO DEL GANADOR: Clase 125 cm³. 86,965 km/h. Clase 175 cm³. 93,568 kilómetros por hora.

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención de espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

El Barddahl-All American Racers hará volar cuatro de sus "Eagle" en la prueba del 30 en Indianápolis. El "Eagle" es una creación de Len Terry, conocido diseñador que anteriormente fue jefe del equipo Lotus que llevó a la victoria en la pista roja a Jim Clark.

La potencia de estas águilas está proporcionada por unos hermosos Ford que modestamente tiran 578 HP de potencia. Uno de ellos, conducido por Mario Andretti, estableció un record en las pruebas de clasificación marchando durante cuatro vueltas a un promedio de 266 km/h.

Bamse" tiene una sana vocación por el perfeccionamiento técnico. Día a día prueba sus nuevos "inventos". Ahora incorporará el diferencial autoblocante y calzará su automóvil con las Firestone 980x15. Confía en que muy pronto pueda arribar en una carrera vencedor. Se ríe burlonamente de su escasa suerte: "En las ocho carreras de Mecánica Nacional que corrí durante 1959 y 1960 no llegué en ninguna. Las bielas fueron siempre mi maldita preocupación, acá está la que se quebró durante la carrera del Autódromo el 8 de mayo". La foto muestra la biela con la flecha indicando el lugar exacto de la rajadura.

"Bamse" parece haber resuelto definitivamente el problema de las bielas en su F-100. Visto la poca resistencia que las importadas ofrecían ha resuelto cortar por lo sano y fabricar 10 bielas "caseras" de aleación especial que piensa probar en próximas competencias. "Si las bielas del F-100 se produjesen en el país, estaría resuelto el principal problema de este motor, ya que las podríamos hacer del material adecuado", afirmaba después de su última experiencia en el Autódromo.



Alzaga y Casá interrumpieron por unos meses sus actuaciones. El día 23 se fueron con la "barra" de 05 a Indianápolis para presenciar las clásicas 500 millas y aprovechar la ocasión para traer una pila de "fierros".

La reaparición de ambos se producirá a mediados de junio. Alzaga lo hará con la flamante máquina que estuviera destinada a Santiago Luján Saigós, propiedad ahora de su hermano Jorge.

En cuanto al auto del ganador del último Gran Premio, quedará en las manos de Pocholo Rodríguez quien aprovechará este receso para encontrar algún caballo escondido en el F-100.

Doscientos mil pesos le fueron ofrecidos a Emiliozzi para que intervenga en una próxima competencia en el Autódromo de Buenos Aires. Por supuesto, Dante rechazó el ofrecimiento. Fiel a las declaraciones que le hiciera a CORSA (Nº 3, pág. 4), sus proyectos no incluyen al Autódromo como su primera intervención en pista. Piensa atacar este tipo de competencias interviniendo en otros circuitos, donde experimentará las posibilidades pisteras del nuevo chasis con que dotará a su F-100.

Sin duda que el TC da para todo. Los hechos más inesperados y las más insólitas expresiones de "buen humor" se pueden observar especialmente en el parque cerrado. Buena prueba de ello fue el relato que hiciera Oscar Guerrero, joven cultor de la categoría, en oportunidad de la última Vuelta de Santa Fe.

Ostentando el número 50, llegó uno de los primeros al parque cerrado, eso sí, con solo cuatro vueltas. Se podía ver en su coche los resultados de un impacto lateral, sobre el costado izquierdo de su cupé Ford. Lo risueño fue el envidiable "sense of humour" con que contaba su fuori pista. Según sus propias palabras se fueron de camino en Melincué y atravesaron un alambrado golpeándose lateralmente contra un poste. Luego, como no encontraron la salida del campo, y previo descanso para observar los daños, anduvieron recorriendo esos pastizales hasta que no encontraron otro medio que forzar una tranquera para poder salir. Menos mal que no corrían al segundo pues el tiempo perdido fue enorme.

Evidentemente, muchos corren para ganar, otros para llegar, otros en fin, solo... para pasear.

Eso sí: esperamos que estas palabras de CORSA no sean motivo para hacer llegar a la casa de Guerrero una factura que hable de postes, tranqueras y alambrados.

Protto Hnos. habría estado trabajando en el diseño de ruedas livianas y de base ancha para automóviles de competición. Se estudiaron desde llantas de aluminio remachadas a discos de acero, hasta las legítimas ruedas fundidas en magnesio. Pero la realización del herramental necesario requiere una inversión que los dirigentes de la empresa no se atreven a enfrentar por temor a que no haya suficiente mercado. Quizá cuando la MN dé el definitivo salto cuyo impulso están preparando constructores de todo el país, el panorama se aclare, no solo en cuanto a ruedas, sino en general, en lo que se refiere a elementos y equipos especiales para competición. Y así estaremos haciendo automovilismo con mayúsculas.

→

CONFIDENCIAL

Cupeiro, el Chevy, Marincovich: trilogía que ha dado bastante que hablar en estos últimos tiempos. Que Carlos Paz fue la despedida de Cupeiro al Chevy, y no solo por el viaje a Europa; que Marincovich lo manejaría en algunas carreras, que los Bellavigna, que Froilán, que Mieres, etc.

Sin embargo, y como para no dejar lugar a dudas, Marincovich nos aseguró textualmente antes de partir en Venado Tuerto: "Corro el auto hasta que vuelva Cupeiro". Esto es lo concreto por ahora. De cualquier forma, es evidente que el auto está siempre en ganador.

En la lista de inscriptos para la carrera de los 200 kilómetros de Buenos Aires, figuraba con el número 70 la pareja "Marque" - Ricardo Carranza. Según pudimos averiguar, el coche nunca existió. Pero lo que sí existió fue la coincidencia de que el día de la clasificación (sábado 14) don Antonio Sergi recibió una carta del doctor Carranza con su renuncia al equipo Fiat-Sergi por razones de trabajo. Tenemos entendido que Carranza estaría por vincularse a otro equipo Fiat, donde correrá próximamente, por lo que resulta fácil deducir que su alejamiento del Team-Sergi no respondería exactamente a falta de tiempo por razones de trabajo, sino más bien a una desavenencia con el resto del equipo verde y plateado.

El TC sigue evolucionando. La corriente renovadora, tan ayudada por la producción nacional, recibe continuamente más adeptos. Era hora, por suerte. Dentro de la misma, una de las mejores demostraciones el prolijo TC que sobre base Valiant III conduce Ricardo De Paoli ("Rueda Libre"). Este automóvil une a su estética muy agradable la funcionalidad que resulta de una base científica, ya que todo diseño o modificación se realiza bajo las directivas del ingeniero Pronello quien diseñó entre otras cosas la trompa y el cuarto trasero, que como se sabe, están construidos con resina poliéster.

Pero como corresponde a esta mentalidad progresista, siempre se siguen realizando cambios en inquieta búsqueda del mejor rendimiento. Esta búsqueda, que dista mucho del tanteo "a ojo", incluye —según declaraciones del propio De Paoli— un próximo traslado de los dos radiadores (agua y aceite) hacia el baúl trasero. Esto no sólo mejoraría la distribución de peso sobre ambos ejes (idealmente 50 % y 50 %), sino que fundamentalmente permitiría cerrar en forma total las bocas de aire de la perfilada trompa, y obtener así un mejor coeficiente de penetración que es —nos aseguraba De Paoli— el principal objetivo de dicha modificación.

En ocasión de la Vuelta de Santa Fe, nos decía también Ricardo De Paoli que su automóvil, el cual utiliza la relación piñón-corona original en el Valiant III, o sea la 3,07:1, alcanza una velocidad tope de aproximadamente 220 km/h a un régimen máximo de 5.400 rev/min, régimen elevado si se considera la carrera larga del motor Slant Six. Utiliza además caja de cuatro marchas y rodado Pirelli Cinturato 210 x 15. Según sus propias manifestaciones, eligió el Valiant por la gran ayuda que le prestó la fábrica.



En la última de las competencias de TC en el Autódromo Municipal apareció un Studebaker que finalmente no pudo correr por considerar la deportiva que no está dentro del reglamento. La unidad es un Studebaker Champion 1951 modificada para TC. El motor es un V8 Studebaker importado, pero similar al que se vendiera en el país por Los Cedros, empresa que se encargó de la fabricación (o armado) de las camionetas Champ.

La Comisión Deportiva Automovilística se había dirigido con anterioridad a la firma responsable ante un caso similar. La respuesta no se hizo esperar: el motor nunca se armó en el país, por lo tanto el automóvil de Biglieri no se puede cobijar sobre lo que al respecto establece el reglamento: block de fabricación nacional o similar importado. Tampoco entra en la anterior fórmula por ser un V8 con válvulas en la culata.

Así informó la Deportiva, por carta, al dueño del automóvil, Nobel Biglieri. Este no está conforme con la resolución. Alega que las camionetas Champ tienen certificado de fabricación nacional expedido por Industria y Minería. Pero este certificado aclara que el motor no fue fabricado en el país. Lástima porque el automóvil (foto) ha costado mucho dinero.



Después del triunfo del Lotus-Ford en Indianápolis 1965, Leo Goosen volvió a su tablero de dibujo en las oficinas técnicas de Meyer-Drake y produjo una nueva versión del viejo Offenhauser, esta vez de 2,7 litros de cilindrada distribuidos en cuatro cilindros y alimentado por compresor. El nuevo motor, que sigue los lineamientos generales del viejo Offy, es supercuadrado (104,77 mm de diámetro; 79,37 mm de carrera), utiliza cuatro válvulas por cilindro, pesa 193 kg y brinda 532 HP a 8.500 rev/min. Cada uno de los que, el lunes próximo, pise el acelerador de un motor de éstos, habrá pagado previamente a Meyer-Drake la redonda suma de 15.000 dólares. Y si gana un automóvil impulsado por este motor, las agencias noticiosas podrán volver a recurrir al "Es la primera vez desde...", porque sería la primera vez desde 1946 que gana un automóvil equipado con compresor; en aquella ocasión fue el Maserati de tres litros y ocho cilindros que condujo Mauri Rose.

Los equipos BRM, Cooper, Ferrari y Walker, de Fórmula Uno, han firmado contrato con Dunlop y, en consecuencia, utilizarán exclusivamente cubiertas de esa marca en todas las competencias de la presente temporada europea. Ferrari usará también las nuevas Dunlop CR. 70 para pavimento seco, en sus automóviles Sport y GT, mientras que sobre pistas húmedas seguirá utilizando las conocidas R.7 que beneficiadas con los últimos perfeccionamientos técnicos son realmente sensacionales.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que sean de interés general.

AUTOMODELISMO

De Norberto D. Caputo - Cap. Fed.:

Por la presente me permito felicitarlos por la revista editada por ustedes y les deseo un sinnúmero de éxitos en el futuro. Soy un "corsa" de alma y me gusta toda expresión automovilística, tanto sea deportiva como técnica, y creo haber hallado en las páginas de esta revista todo lo concerniente al deporte automotor.

Como también soy automodelista de alma, me permito aconsejarles que dediquen una columna a este nuevo deporte o "hobby" automovilístico; ya somos muchos los que lo practicamos y no somos chicos.

El que suscribe y muchas personas más estamos conglomerados en una escudería llamado Auto Club sita en la calle Cuenca 2350; esperando que esta carta sea publicada me permito invitar a todos aquéllos que quieran venir a participar en las carreras que se organizan en dicho local, y que se realizan según las diferentes categorías con que cuenta el reglamento de automodelismo. Espero que asistan todos los lectores de CORSA que practiquen dicho deporte, y desde ya quedo muy agradecido por la atención prestada a estas líneas.

R. — Agradecemos su carta y tomamos la sugerencia, regularmente nos ocuparemos de la actividad automodelista.

DOS TIEMPISTAS

De Alberto Munárriz - Capital Federal:

¿Cuál es para ustedes el Auto Unión que más camina (o caminó) de los que han corrido en TM? ¿Cuántos HP y qué velocidad le calculan?

¿Saben si Industria Automotriz Santa Fe tiene proyectado fabricar algún otro modelo DKW o si van a seguir fabricando el modelo actual durante algún tiempo? ¿Esta fábrica apoya en alguna medida la actividad deportiva?

R. — En la actualidad los Auto Unión que más caminan son los de Tulio Riva y de Héctor Gradassi (en la foto aparece el de este último en Capilla del Monte), caminan alrededor de los 160 km/h (depende del rodado) y tienen alrededor de 70 HP. El que más caminó fue el de Vicente Formisano que alcanzó cerca de 170 km/h con una potencia de alrededor de 75 HP.

Industria Automotriz Santa Fe seguirá produciendo su modelo actual e ignoramos si tiene proyectado otro modelo DKW. Creemos que no apoyan (por lo menos abiertamente) a la actividad deportiva de corredores de la marca.



OTRO PUNTO DE VISTA

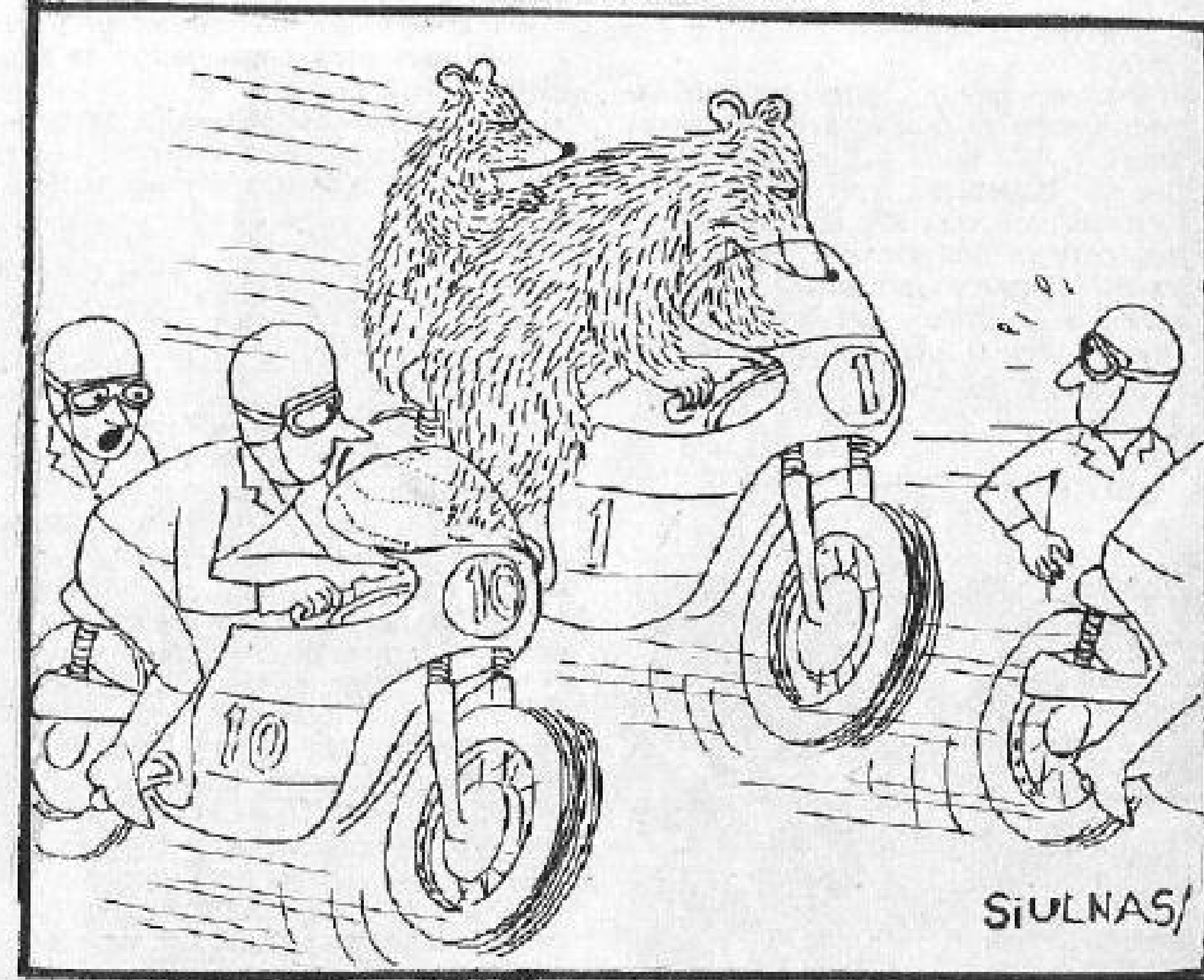
De Santiago Vera - Capital Federal:

Con referencia a vuestra nota aparecida en el Nº 0 de vuestra revista, sobre el Rally de Bariloche, me atrevo hacer llegar a usted mis apreciaciones sobre dos puntos de la misma.

"Fue necesario neutralizar la carrera en San Martín de los Andes..."

No considero que el camino estuviese en condiciones tan malas como para no seguir la carrera, pues estando en San Martín de los Andes, varios de

—Parece que los organizadores están vinculados al circo de Moscú.



los competidores salieron a recorrer la ruta a Bariloche y además llegaron varios coches particulares de la misma. Por otra parte, la competencia era denominada Rally, y si un poco de agua la detiene, deja de serlo, para convertirse en una caravana turística por puntaje. He recorrido el tramo San Martín de los Andes-Bariloche con tormenta y no tuve más que los inconvenientes propios de viajar en esas condiciones, y los lugareños lo hacen durante todo el año. Insisto, si era un Rally no debía detenerse.

"Esta acertada medida del Sr. Ratto contó con la total aprobación de los participantes...". No señor, no contó con la total aprobación de los participantes, pues varios de los mismos, hospedados en el Hotel Lácar, entre los que me incluyo, estábamos en total desacuerdo con la misma. Por lo tanto dicha medida no fue aprobada sino impuesta.

R. — Esta opinión suya, prueba una vez más lo difícil que es tomar una resolución como la que tomó el Sr. Ratto, que satisfaga plenamente a todos los participantes. De todas maneras, cumplimos en publicar su opinión.

CUPE CORSA

De Luis Alberto Paura - Cap. Federal:

Como uno de los tantos lectores permanentes de su revista me dirijo a ustedes para que me asesoren sobre los siguientes puntos:

1) El diferencial y la caja de velocidades de una cupé Ford acorazada modelo 1947, ¿aguantarían la potencia de un motor Ford F-100 con dos carburadores Weber y ocho salidas de escape?

2) ¿Qué velocidad alcanzaría (más o menos) la cupé con dicho motor así preparado.

3) Me convendría poner neumáticos traseros más anchos (p. ej. 6.50x16) para lograr mayor estabilidad. Quisiera que me aconsejaran que tipo de neumáticos podría usar y si el que especifico es acertado.

R. — El motor F-100 viene de fábrica con 160 HP, el solo hecho de colocarle dos carburadores y salidas independientes de escape no pueden incrementarle mucho la potencia, de tal manera no creemos que pueda tener problemas con caja y diferencial.

Respecto de la segunda pregunta, es un poco arriesgado contestarla con esos datos. Usted sabe que la velocidad máxima depende además de la desmultiplicación del diferencial que use y el rodado trasero, pero "a priori" pensamos que podría llegar a caminar alrededor de los 160/165 km/h.

Los neumáticos más anchos (ancho de talón y de llanta) disminuyen por regla general el ángulo de deriva que asumen las ruedas en un viraje, en consecuencia la rueda "ciñe" más la trayectoria, doblando mejor el coche. El tipo de neumáticos más apropiado, depende del tipo de piruetas que quiera hacer con su coche. Si usted quiere viajar en carretera puede usar dentro de la velocidad que hemos supuesto, gomas nacionales del tipo "hombro redondo" o LSH. Si quiere dar vueltas rápidas en el Autódromo y tiene mucha plata, póngale Firestone Indy.

KINOTO AMARGO

De Henry Mc Laren - Capital Federal:

Felicitaciones por el nuevo desastre que es la revista Parabrisas CORSA (tendría que llamarse Parabrisas CORSO), felicitaciones por las extraordinarias fotografías al revés del Nº 2 de CORSA, no son ni una ni dos, son varias, como son varios e innumerables los errores técnicos y de imprenta —¡un poco más de seriedad, señor director!—, déjense de publicar pavadas y cartas de lectores estúpidos, tanto en el Correo CORSA como en el mensual son un verdadero desastre, es una lástima que se ocupe con pavadas tanto espacio que se podría ocupar con informaciones útiles y nuevas para el mundo tuerca.

Referente a Parabrisas CORSA —me permito dar un consejo—, no imiten, ustedes tienen calidad y cualidades como para crear, no imitar o querer hacer algo parecido a...

Mil perdones si soy algo brusco, pero es una razón. ¡A crear, a hacer algo nuevo!

R. — En primer lugar muchas gracias por las felicitaciones, lamentablemente las referentes a las fotos al revés no se las podemos aceptar porque fue de casualidad que un número reducido de ejemplares de esa edición



—Es un gran corredor... ¡Lástima sus ínfulas nobiliarias!

→

saliera con esas fotos al revés; en realidad no la pensamos, salió de casualidad, por eso recalcamos que no es mérito propio.

Siguiendo con nuestra costumbre — como usted muy versallescamente dice: de publicar pavadas y cartas de lectores estúpidos— publicamos también la suya.

En cuanto a lo de crear, lo haremos más adelante, por ahora nos limitaremos a calimastrar ostrogobios y a simistreñar fulopsias de varios tipos (siempre dentro de un marco de grata camaradería y seriedad, como usted nos pide).

NSU UBER ALLES

De N. N. - La Plata:

Al leer con interés el Nº 0 de vuestra revista he notado con sorpresa que en las notas dedicadas a la preparación deportiva de coches no figurara el NSU. Somos en casa propietarios de una "galera" 1962 (65.000 km, ½ litro de aceite cada 1.500 km y consumo de 12 km/litro de nafta) y de una cupé Sport Prinz del mismo año (60.000 km y casi idénticos consumos) que nos han deparado infinidad de satisfacciones de todo orden... (por eso seguimos a la marca).

Su producción cesó, como bien aclaran ustedes, por cuestiones no técnicas, y dentro de su categoría es (mi opinión) lo mejor. No tengo experiencia en el sentido de que mis NSU "se fueran de ruta", es un vehículo ágil, seguro, rendidor, y sumamente estable bajo cualquier condición de camino.

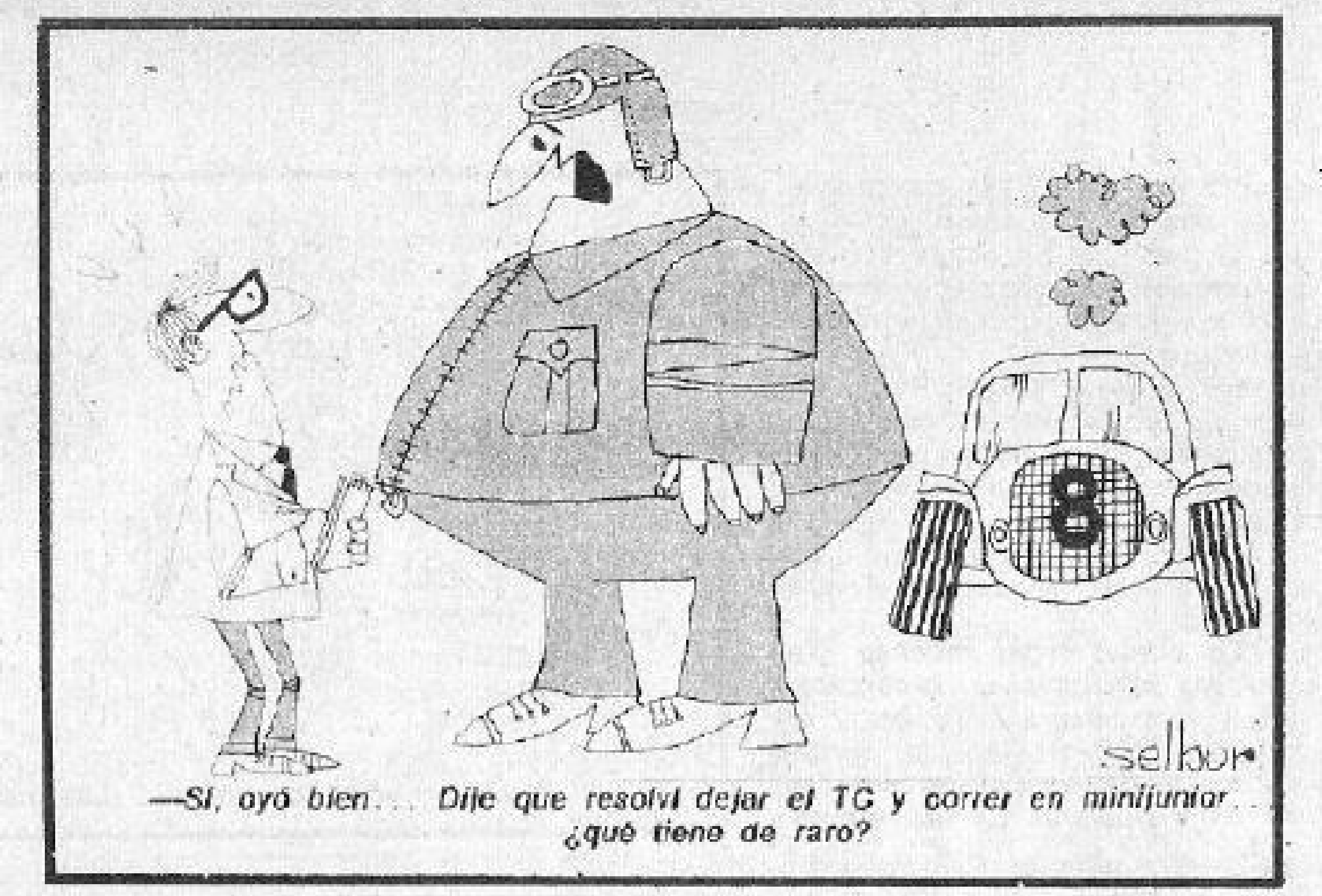
Muchos comparten mi modesto parecer y por este motivo les escribo estas líneas en nombre mío y de mis "colegas" de marca. He tenido el privilegio de andar aquí en un Prinz IV (el único que hay en ésta), tiene un extraordinario pique, aceleración, reacción, suspensión y tenida de ruta, y sobre todo la innegable terminación germana.

Antes de terminar: al llegar el momento de reparar mi motor, si instalo pistones de alta, ¿conseguiré efectivamente un mejor "llenado"?

Esperando que estas líneas reciban respuesta en las columnas de vuestra prestigiosa revista, los saluda (un poco enojado) NSU Platense.

R. — *Lamentamos mucho que esté un poco enojado, pero usted tiene que comprender que hemos tomado, para las notas de preparación deportiva del automóvil, un coche de cada "categoría". Si en la de los vehículos "chicos" tomábamos al NSU, se iban a enojar los Decarlistas (que en la actualidad son absoluta mayoría dentro de las carreras de TM); por eso optamos por conformar a los que pesan por su "número". No obstante, cuando podamos incluir una nota sobre la preparación del NSU lo haremos gustosos.*

El poner pistones de alta no mejora el llenado sino simplemente aumenta la compresión (Nº 0 de Parabrisas CORSA - Generalidades sobre preparación deportiva del automóvil).



—*Sí, oyó bien... Dije que resolví dejar el TC y correr en minijunior... ¿qué tiene de raro?*

MG-SERIES TC

De R. O. Abichahin - Cap. Fed.:

Quiero adquirir un MG deportivo modelo 1947 y quisiera que ustedes me aclaren sus características técnicas, su velocidad máxima y su precio.

Respecto a los repuestos, ¿se consiguen?

R. — *El MG que quiere usted comprar es el denominado Midget Series TC; sus características principales son: motor de 4 cilindros refrigerado por agua, cilindrada 1.250 cm³ (diámetro de los cilindros: 66,5 mm; carrera de los pistones: 90 mm). Potencia 54 HP; capacidad de aceite del cárter: 5,1 litros. Capacidad de agua del circuito de refrigeración: 8 litros.*

Dimensiones del chasis: distancia entre ejes, 2,38 metros (trocha delantera y trasera 1,14 metros). Peso completo, 787,4 kg. Presión de las gomas delanteras: 24 libras. Presión de las gomas traseras: 26 libras. Angulo de convergencia de las ruedas delanteras: 4,76 mm. Angulo de salida de perno: 8 grados. Angulo de comba: 3 grados (positivo). Angulo de avance de perno: 7,5 grados.

Luz de válvulas en caliente, 0,48 mm (ambas). Luz de platinos: 0,25/0,30 milímetros.

La velocidad máxima estaba en los 125 km/h, y respecto de los repuestos se pueden conseguir en la casa Arnelli y Cía., Santa Fe 4830, Capital.

NUMEROS ATRASADOS DE CORSA

En el término de una semana recibimos más de cincuenta cartas donde nos preguntan dónde se pueden conseguir los números atrasados de Parabrisas CORSA. Esto nos permite presumir que son muchos más los que desean completar su colección, por lo que hemos decidido dedicar los ejemplares de devolución y demasía para cubrir esa necesidad.

Por tal razón, quienes deseen ejemplares de los números 0, 1, 2, 3 y 4 de Parabrisas CORSA podrán retirarlos gratuitamente en Avenida Alem 884, subsuelo, Capital Federal.

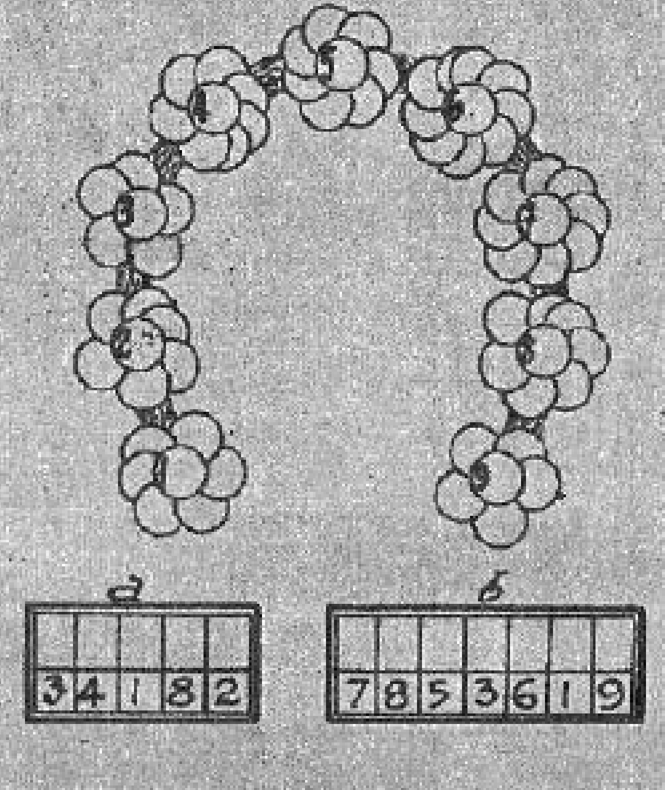
Para quienes no residen en Buenos Aires será necesario que nos envíen el pedido por correo, adjuntando los siguientes datos: nombre, dirección, edad, estado civil, profesión o estudios que cursa.



ENTRETENIMIENTO
Creación de APYRE

EL TRIUNFADOR

■ *Completar el casillero de palabras cruzadas, sabiendo que todas tienen significado real, y luego transcribir las letras agregadas en las casillas correspondientes (con el mismo número) del recuadrito inferior. A entretenimiento terminado, se leerá en el recuadrito inferior un título del Nº 4 de PARABRISAS CORSA.*



LA CORONA

■ *Es cierto: no ocupó el primer puesto: mas le otorgamos la corona de los vencedores por la linda carrera que corrió el domingo pasado en el Autódromo Municipal.*

Para resolver el entretenimiento, llenar los dos casilleritos, transportando luego las letras en las casillas que llevan el mismo número en la "corona". Se debe obtener nombre y apellido de una persona que, casi nueva en las lides del motor, ha demostrado pericia, corajo y voluntad.

Casillero a: *Recta que une el centro de un círculo con un punto cualquiera de la circunferencia. - Metal descubierto por los Curie.*

b) Sacudido con vibraciones. - Cimbrado.

SOLUCIONES DEL NUMERO ANTERIOR

TRIUNFO EN EL AUTODROMO:

EFE FOFO LELO

LOEFFEL

EN EUROPA

SOLUCION: *Las Palabras*: 1) RENDIMIENTO. - 2) LLAVE. - 3) PIPA. - 4) ATORNILLO. - 5) GRUA. - 6) DIENTE. - 7 EMBRAGAR. - 8) GE.

EL RESUMEN DE LA NOTICIA ES:

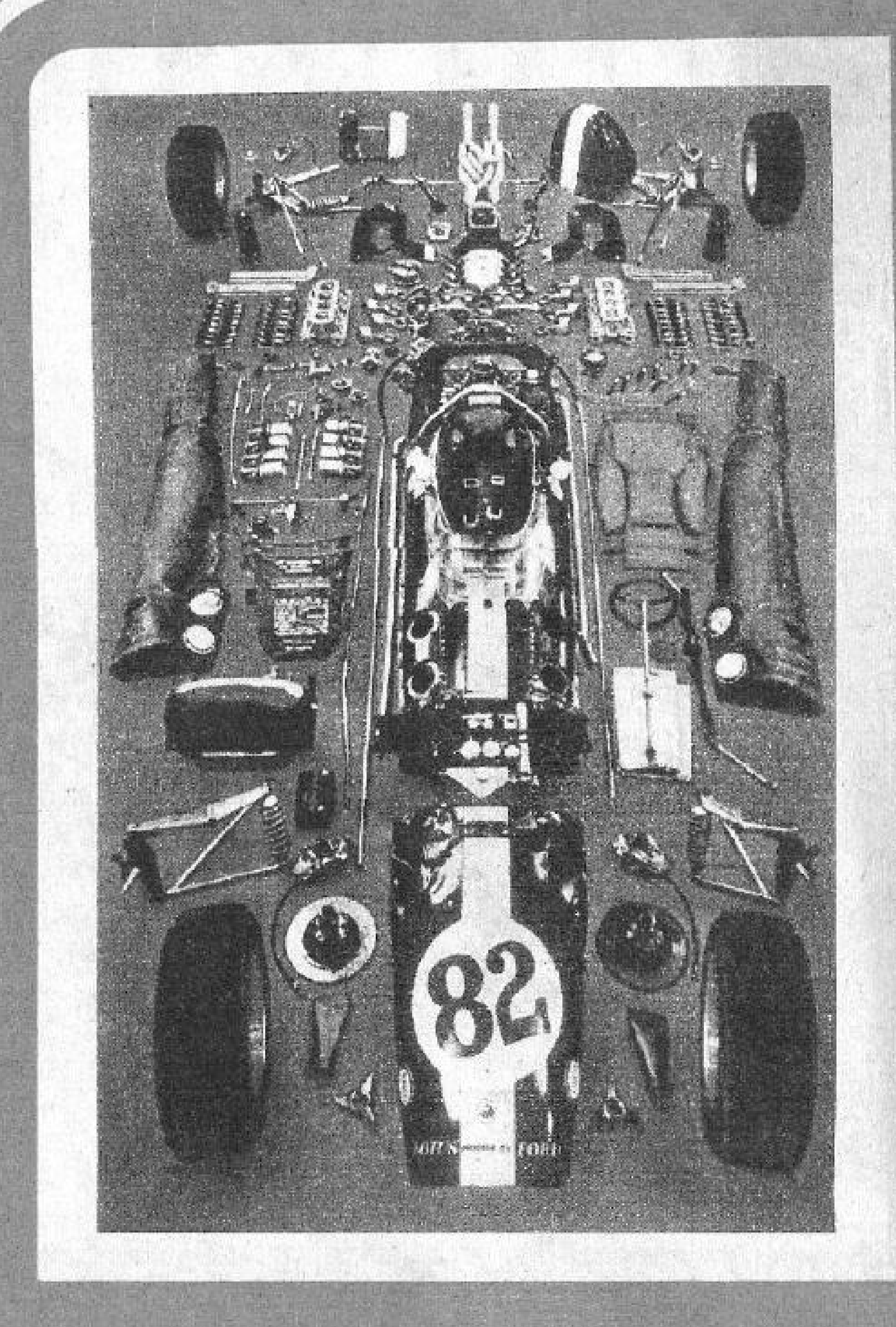
EN EL GRAN PREMIO LAGO DI GARDA BRILLO NUEVAMENTE PAIRETTI.

IN - OUT

Es "in" comprar **PARABRISAS** de Junio, pero aún comprándola, es "out" no leer los **Apuntes Indianos,** un informe preliminar sobre la carrera de Indianápolis

Es "in" conocer los circuitos, ciudades, hoteles, paseos y sorpresas que le deparan Catamarca y La Rioja en una nota turística con fotos a todo color titulada: **El Cálido Noroeste,** pero es absolutamente "out" que no sepa **Cómo cuidar su Citröen 2CV,** desde el service hasta los más mínimos secretos de su conservación.

De manera que compre hoy mismo **PARABRISAS** de Junio (Recuerde lo "out" que puede ser olvidarse).



YA APARECIO REVISTA

Parabrisas

DE JUNIO $ 80.-

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913